

Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Elina Sala (TKK, liikennelaboratorio)		Raportti	
Nina Karasmaa (TKK, liikennelaboratorio)		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö*	
Timo Ernvall (TKK, liikennelaboratorio)		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi			
Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa			
Tiivistelmä			
<p>Työmatkaliikkumisen ohjauksella tarkoitetaan työnantajan keinoja vaikuttaa työntekijöidensä liikkumistottumuksiin siten, että he suosisivat työmatkoillansa kestäviä liikennemuotoja, kuten joukkoliikennettä, pyöräilyä tai kävelyä. Työnantajan ohjauskeinot ovat ns. pehmeitä keinoja, jotka eivät pääsääntöisesti ole kenenkään toimia rajoittavia tai estäviä. Ohjauksen keinona voidaan mainita esimerkiksi työsuuhdejoukkoliikennelippu. Kestäviä liikennemuotoja suosivasta liikkumisesta on hyötyä niin työntekijälle, työnantajalle kuin koko yhteiskunnallekin.</p> <p>Jotta työnantajat voisivat ohjata työmatkaliikkumista, tulisi yleinen liikkumisen ohjaus hyväksyä edistettäväksi asiaksi yhteiskunnan päättäjien ja kuntien tasolla. Liikkumisen ohjauksen vastuukysymyksien selvittämiseksi työssä on haastateltu kolmea alan asiantuntijaa. Tarkastelu osoitti, että liikkumisen ohjauksen edistämistyön alkuvaiheessa kiireellisintä ja tärkeintä olisi muodostaa ohjaavat linjat ja strategia valtiolle ja kunnille.</p> <p>Vastuukysymyksien lisäksi työssä on pohdittu työmatkaliikkumisen ohjauksen käytännön mahdollisuuksia Suomessa. Tutkimuksen kohdeorganisaatioiksi valittiin liikenne- ja viestintäministeriön alaiset Ilmatieteen laitos ja Merentutkimuslaitos. Kohdetyöpaikoille laadittiin tutkimuksen yhteydessä työmatkasuunnitelmat. Kohdetyöpaikkojen tutkimus perustuu kirjallisuustutkimukseen, kohdetyöpaikoilla järjestettyyn henkilöstön työmatkaliikkumistottumuksia kartoittavaan henkilöstökyselyyn (308 vastausta) ja kyselyä täydentäviin teemahaastattelutilaisuuksiin (22+4).</p> <p>Tutkimuksen mukaan pääosa työntekijöistä hyväksyy työmatkaliikkumisen ohjauksen osaksi työpaikansa strategiaa. Suosituimmat ohjauskeinot olivat henkilöstökyselyn vastausten mukaan työsuuhdejoukkoliikennelippu ja sosiaalitulojen parantaminen.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
Työmatkaliikkumisen ohjaus, työmatkat, kestävä kehityksen mukainen liikkuminen			
Muut tiedot			
* yhdessä Tiehallinnon kanssa Yhteyshenkilö/LVM Raisa Valli			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 94/2005		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	952-201-486-9 (painotuote) 952-201-487-7 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
100	suomi	16 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Elina Sala (Tekniska högskolan)		Rapport	
Nina Karasmaa (Tekniska högskolan)		Uppdragsgivare	
		Kommunikationsministeriet*	
Timo Ernvall (Tekniska högskolan)		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation			
Möjligheter att använda mobilty management för arbetsresor i Finland			
Referat			
<p>Med mobility management (hantering av mobilitet) för arbetsresor avses arbetsgivarens möjligheter att påverka sina arbetstagares resvanor så, att de prioriterar hållbara färdssätt, såsom kollektivtrafik eller gång- och cykeltrafik, för sina arbetsresor. Arbetsgivarens styrmedel är s.k. mjuka medel, som i regel inte begränsar eller hindrar någons aktivitet. Som ett medel kan nämnas kollektivtrafikbiljett som helt eller delvis bekostas av arbetsgivaren. Rörelsevanor som främjar hållbara transportsätt är till nytta både för arbetstagaren, arbetsgivaren och hela samhället.</p> <p>För att arbetsgivaren skall kunna förverkliga mobility mangement för arbetsresor borde mobility management i allmänhet godkännas som en sak som gynnas och uppmuntras bland beslutsfattare och på kommunal nivå. För att utreda ansvarsfrågorna beträffande mobility management har man i detta arbete intervjuat tre experter på området. Utredningen visar att det i det första skedet vid främjande av mobilty management vore mest brådskande att utforma styrande linjer och strategier för stat och kommuner.</p> <p>Förutom ansvarsfrågorna behandlar arbetet också praktiska möjligheter att genomföra mobilty management för arbetsresor i Finland. Som målorganisationer valdes Meteorologiska institutet och Havs- forskningsinstitutet, som båda lyder under kommunikationsministeriet. I detta arbete utarbetades planer för målarbetsplatsernas arbetsresor. Undersökningen baserar sig på litteraturundersökning, en personalenkät (308 svar) på målabetsplatserna för att karlägga personalens resvanor vid arbetsresor och på temaintervjuer för att komplettera enkäten (22+4 svar).</p> <p>Enligt resultaten godkänner huvuddelen av arbetstagarna mobility management för arbetsresor som en del av strategin på sin arbetsplats. De populäraste styrmedlen vart enligt svaren från personalenkäten kollektivtrafikbiljett bekostad av arbetsgivaren och förbättring av de sociala utrymmena.</p>			
Nyckelord			
Mobility management, arbetsresor, arbetsplatstrafik			
Övriga uppgifter			
* tillsammans med Vägaffärsverket. Kontaktperson vid ministeriet är Raisa Valli.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 94/2005		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	952-201-486-9 (trycksak) 952-201-487-9 (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
100	finska	16 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Elina Sala (Helsinki University of Technology)	Type of publication Report		
Nina Karasmaa (HUT)	Assigned by Ministry of Transport and Communications*		
Timo Ernvall (HUT)	Date when body appointed		
Name of the publication Possibilities of company mobility management in Finland			
Abstract <p>The idea of company mobility management is that the company employers could have positive means to influence employees' travelling habits so that they would prefer sustainable models of transport, such as public transport, cycling or walking, to a private car in daily working travelling. Company mobility management tools are so called software measures, gentle actions, which do not aim to prevent or limit anyone. An example of steering methods is to encourage employees to use public transport with discounted fare. Promoting sustainable transport systems is profitable to employees, employers, as well as to the whole society.</p> <p>Before it is possible to involve employers to company mobility management, societal authorities and municipalities should approve and start to promote common mobility management on local levels. In this thesis three experts on mobility management have been interviewed to define responsibility issues of company mobility management. The research revealed that at the early stage of promoting mobility management it is most urgent to create societal steering lines and strategy first.</p> <p>Besides responsibility issues the thesis concentrates on deliberating the possibilities to apply the company mobility management concept in Finland on experience. Finnish Meteorological Institute and Finnish Institute of Marine Research, both functioning under Ministry of Transport and Communications Finland were chosen to target organisations of this thesis. The employers' present stage of travelling to work was studied, analysed and future expectations on steering evaluated. With help of this thesis mobility management plans were made for both institutes.</p> <p>The research of the target organisations is based on literary research, an inquiry made to the employees (308 answers) of the above mentioned institutes and theme interviews which completed the inquiry (22+4). According to the research most employees accept company mobility management as a part of their work place strategy. Public transport tickets with discounted fare and improvement of the facilities on work places proved to be the most popular steering methods.</p>			
Keywords Company mobility management, travelling to work			
Miscellaneous * together with Finnish Road Enterprise Contact person at the Ministry: Ms Raisa Valli			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 94/2005	ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-486-9 (printed version) 952-201-487-7 (electronic version)	
Pages, total 100	Language Finnish	Price €16	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Liikkumisen ohjaus (engl. mobility management) on kysyntälähtöinen lähestymistapa henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Liikkumisen ohjauksen avulla pyritään parantamaan organisaatioiden ja ihmisten saavutettavuutta ja hillitsemään liikenteen kasvua käyttämällä tehokkaasti hyväksi jo olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa -tutkimus käynnistyi Tiehallinnon ja liikenne- ja viestintäministeriön tilauksesta vuoden 2005 helmikuussa. Liikenne- ja viestintäministeriössä hanke oli sijoitettu Liikkuva Suomi -työohjelman alaisuuteen ja Tiehallinnossa puolestaan Tienpidon vaikutukset -tutkimusteeman alaisuuteen.

Tutkimuksen kohdetyöpaikoiksi valittiin kaksi liikenne- ja viestintäministeriön alaista laitosta, Ilmatieteen laitos ja Merentutkimuslaitos. Laitosten nykyiset työpisteet sijaitsevat liikenteellisesti keskeisillä paikoilla Helsingissä. Kumpikin laitos muuttaa syyskuussa 2005 Kumpulaan uusiin, yhteisiin toimitiloihin. Työpaikan muuton yhteydessä jokainen työntekijä joutuu pohtimaan ja kyseenalaistamaan omia kulkutapojaan työmatkoilla. Työpaikan muuton yhteydessä työntekijöitä pyrittiin informoimaan eri kulkutapavaihtoehdoista sekä vaikuttamaan heidän kulkutapatottumuksiinsa joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä suosivasti.

Tutkimus toteutettiin diplomityönä, jonka tekijänä oli tekn. yo Elina Sala, ohjaajana TkT Nina Karasmaa ja valvojana professori Timo Ernvall Teknillisen korkeakoulun Liikennelaboratoriosta. Tilaaajan edustajina työssä toimivat liikennejärjestelmäasiantuntija Matti Holopainen Tiehallinnosta sekä liikenneneuvos Raisa Valli ja tutkija Saara Jääskeläinen liikenne- ja viestintäministeriöstä. Ilmatieteen laitoksen puolesta työssä olivat mukana varapääjohtaja Mikko Alestalo, viestintäpäällikkö Eeva-Kaisa Heikura ja www-toimittaja Tuija Vuorinen. Merentutkimuslaitoksen puolesta työssä olivat mukana ylijohtaja Matti Perttilä ja tutkimusavustaja Maija Huttunen.

Asiantuntijoina työssä haastateltiin kolmea liikkumisen ohjauksen -käsitteen hyvin tuntevaa henkilöä. Nämä olivat liikenneneuvos Petri Jalasto liikenne- ja viestintäministeriöstä, johtava konsultti Mauri Myllylä Tieliikelaitoksesta ja koordinaattori Nella Mikkonen Pyöräilykuntien verkosto ry:stä.

Liikenne- ja viestintäministeriö kiittää kaikkia työhön osallistuneita ja toivoo, että sekä keskustelu työmatkaliikkumisen ohjaamisen mahdollisuuksista Suomessa että toimet konseptin käyttöönottamiseksi työpaikoilla jatkuisivat.

Helsingissä joulukuussa 2005

Raisa Valli

SISÄLLYSLUETTELO

KÄYTETYT MÄÄRITELMÄT	3
1 JOHDANTO	5
2 LIKKUMISEN OHJAUS.....	8
2.1 TAUSTAA.....	8
2.2 KÄSITTEEN KUVAUS	11
2.3 TYÖMATKALIIKKUMISEN OHJAUS.....	12
2.4 LIKKUMISEN OHJAUksen HYÖDYT	14
2.4.1 Terveystyö.....	14
2.4.2 Ympäristötyö.....	15
2.4.3 Turvallisuusnäkökulma	16
2.4.4 Taloudelliset hyödyt	17
2.4.5 Aikaisästä	18
2.5 KÄYNNISSÄ OLEVIA LIKKUMISEN OHJAUksen HANKKEITA	18
3 LIKKUMISTOTTUMUKSIIN VAIKUTTAMINEN	20
3.1 KEINOT	20
3.2 ERI TAHOJEN VAIKUTUSMAHDOLLISUUDET	21
3.3 SAAKO TYÖMATKOJA OHJATA?	22
4 LIKKUMISEN OHJAUksen HALLINNAN VASTUU SUOMESSA	24
4.1 TYÖPAIKKOJEN VASTUU	24
4.2 YHTEISKUNNAN VASTUU.....	24
4.3 ORGANISOINTI TYÖPAIKOILLA	27
4.3.1 Johdon motivointi.....	27
4.3.2 Henkilöstön motivointi	28
4.3.3 Vastuunjako työpaikkojen sisällä.....	28
4.3.4 Työmatkasuunnitelma.....	29
5 TYÖMATKALIIKKUMISTUTKIMUS KAHDELLA KOHDETYÖPAIKALLA 34	
5.1 KOHDETYÖPAIKAT	34
5.1.1 Kohdepaikkojen kiinteistöt	34
5.2 NYKYINEN TYÖMATKALIIKKUMISPOLITIikka	39
5.3 HANKKEEN KULKU JA AIKATAULU	41
5.4 HENKILÖSTÖKYSely	42
5.5 TEEMAHAASTATTELUT TYÖPAIKOILLA	42
5.6 KIINTEISTÖJEN OLOSUHTEIDEN ARVIOINNIT	44
6 TUTKIMUSTULOKSET KOHDETYÖPAIKOILLA.....	45
6.1 TUTKIMUKSEN TAUSTATIEDOT	45
6.2 NYKYISET KODIN JA TYÖPAIKAN VÄLISET MATKAT.....	46

6.2.1	<i>Ilmatieteen laitos</i>	46
6.2.2	<i>Merentutkimuslaitos</i>	48
6.2.3	<i>Eri kulkutapojen käyttäjien profilointi</i>	50
6.3	KOHDETYÖPAIKKOJEN MUUTON VAIKUTUS TYÖMATKALIKKUMISEEN	52
7	KOHDETYÖPAIKKOJEN PUUTTEET JA KEHITTÄMISTARPEET	
	LIKKUMISEN KÄYTÄNNÖISSÄ JA OHJAUKSESSA	57
7.1	YLEISTÄ	57
7.2	LIKKUMISEN OHJAUKSEN KEINOT JA SEURANTA KOHDETYÖPAIKOILLA	57
8	JOHTOPÄÄTÖKSET	65
9	YHTEENVETO.....	67
	LÄHDELUETTELO.....	70

LIITTEET

1. Kulkutapakysely
2. Teemahaastatteluiden teemat
3. Kiinteistöjen arviointilomake

KÄYTETYT MÄÄRITELMÄT

Seuraavassa esitellään yleisimmin käytetyt termit.

Työmatka

Tässä työssä työmatkalla tarkoitetaan pääsääntöisesti kodin ja työpaikan välistä matkaa suorinta reittiä käyttäen. Myös kodin ja kokouspaikan välinen matka on työmatka. Työmatkaan sisältyy mahdolliset säännölliset poikkeamiset matkalla, kuten esimerkiksi päivittäiset ostoskäynnit.

Työasiamatka

Työasiamatkalla tarkoitetaan kodin tai työpaikan sekä työhön liittyvän asiointikohteen välistä matkaa. Esimerkkinä voidaan mainita käynti työpaikalta asiakasyrityksessä kokouksessa tai työtehtävissä koti- tai ulkomailla.

Liukuva työaika

Työnantaja ja työntekijä voivat sopia liukuvasta työajasta niin, että työntekijä voi sovituissa rajoissa määrätä työnsä päivittäisen alkamis- ja päättymisajankohdan.

Etätyö

Etätyöllä tarkoitetaan työhön liittyviä tehtäviä, jotka voitaisiin tehdä työpaikalla, mutta jotka tehdään joko työpaikan ulkopuolella esimerkiksi kotona, erityisessä etätoimistossa, työ- tai työasiamatkalla tai liikkuvassa työssä. Etätyön tekemiseen käytetään kokonainen työpäivä, jolloin ei synny erillistä matkaa kodista työpaikalle tai työasiakohteeseen. Etätyöllä ei siis tarkoiteta ylitöitä kotona tavanomaisen työpäivän jälkeen.

Etätyö mahdollistaa työnteon riippumatta ajasta ja paikasta, jolloin fyysisen liikkumisen tarve vähenee. Etätyön tekeminen edellyttää itsenäisiä ja vähän henkilökohtaista kanssakäymistä vaativia työtehtäviä sekä riittävää teknologian ja tietoliikennetekniikan tasoa. Suomessa etätyö perustuu pääasiallisesti työntekijän ja työnantajan vapaaehtoisuuteen ja keskinäisiin sopimuksiin. Etätyössä sovelletaan työsopimuslakia ja etätyötä koskevat kaikki työsuhdelainsäädännön määräykset.

Joustotyö

Joustotyöllä tarkoitetaan työntekijän mahdollisuutta suorittaa työhön liittyviä tehtäviä myös muualla kuin varsinaisella työpaikalla ja yleensäkin soveltaa normaalista työajasta poikkeavia yksilön tarpeen mukaan joustavia työaikajärjestelyjä.

Kimppakyyti

Kimppakyydillä tarkoitetaan kahden tai useamman henkilön matkustamista yhdessä henkilöautolla. Kimppakyydit voidaan jakaa kahteen osioon; kimppakyytiin perhepiirissä ja kimppakyytiin muun kuin samaan talouteen kuuluvan henkilön kanssa. Henkilöliikennelaissa (343/1991) määrätään, että kimppakyydeistä ei saa periä maksua.

TYKY-toiminta

Työkykyä ylläpitävä toiminta, jolla työnantaja ja työntekijät sekä työpaikan yhteistyöorganisaatiot pyrkivät edistämään ja tukemaan työelämässä mukana olevien työ- ja toimintakykyä työuran kaikissa vaiheissa (Työterveyshuoltolaki 1383/2001).

Työsuhdematkalippu

Työsuhdematkalippu on samantapainen työsuhde-etu kuin lounas- ja liikuntasetelit. Vuoden 2005 elokuussa hallitus teki päätöksen työsuhdematkalipun 25 % verotusarvon alenemasta. Lippu on tarkoitus ottaa käyttöön vuoden 2006 alusta. Työntekijä voi matkustaa lipulla työhön liittyvien matkojen lisäksi myös vapaa-ajalla ja sen tarkoituksena on lisätä joukkoliikenteen suosiota. Lipun käyttöönotosta sopivat työnantaja ja työntekijä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005)

Työsuhdepyörä

Työnantajan työntekijälle luovuttama polkupyörä, josta työntekijä maksaa luontaisedun mukaisesti veroa. Työsuhdepyörää saa, työsuhdeauton tavoin käyttää myös vapaa-aikana.

Työmatkaliikunta

Työmatkan tai työasiamatkan, koko matkan tai sen osan kulkemista omin lihasvoimin.

Virkamatka

Virkamatkalla tarkoitetaan matkaa, joka ei kuulu viranhaltijan tai työntekijän tavanomaisiin työ- tai virkatehtäviin ja sen tulee aina perustua virkamääräykseen. Virkamatkat eivät varsinaisesti sisälly tämän tutkimuksen piiriin.

1 JOHDANTO

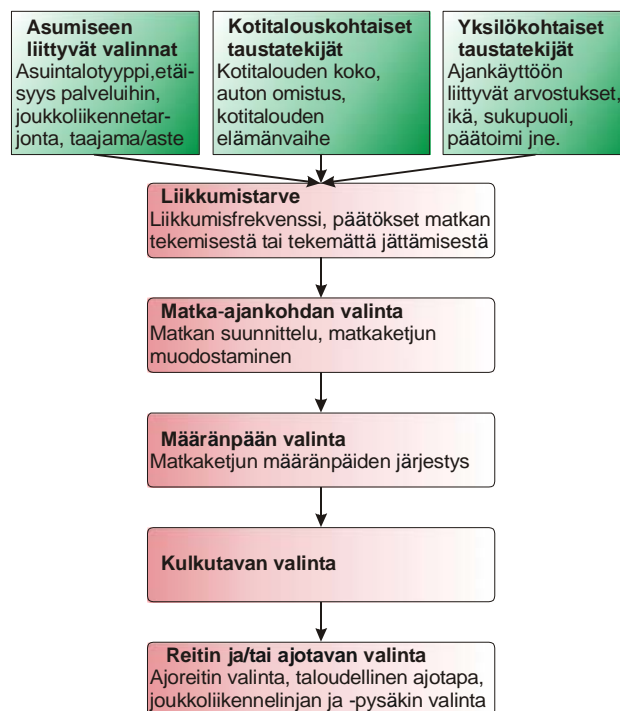
1.1 Työn tausta ja tavoitteet

Työmatkaliikkumisen ohjauksen mahdollisuudet Suomessa -tutkimuksessa on tarkasteltu kestävien liikennemuotojen osuuksien lisäämismahdollisuuksia ja tämän kautta saavutettavissa olevia ympäristö- ja terveyshyötyjä niin yksilön, työnantajan kuin yhteiskunnankin näkökulmasta. Työmatkaliikkumisen nykytilaa ja asenteita liikennekäyttäytymisen muuttamiseksi selvitettiin kahdessa kohdetyöpaikassa.

Liikkumisen ohjauksen tavoitteena on, että ihmiset suosisivat kestäviä liikennemuotoja kuten kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä henkilöautoilun sijaan (EPOMM 2005a). Kestävien liikennemuotojen hyödyntäminen vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja sekä edistää ihmisten terveyttä. Liikkumisen ohjauksen edistäminen on siis tärkeä yhteiskunnallinen haaste.

Julkisen sektorin tekemissä liikennejärjestelmän kehittämispäätöksissä on tyypillisesti kyse yhteiskunnan hyvinvoinnin edistämisestä. Yksityinen ihminen puolestaan pyrkii päätöksillään lisäämään omaa hyötyään. Yritysten päätöksillä taas pyritään edistämään yrityksen taloudellista tuloksellisuutta. Liikkumisen ohjauksen periaatteena on löytää yksityisautoilua vähentäviä keinoja, joista koituu hyötyä niin yhteiskunnalle, yksilöille kuin yrityksillekin.

Kuvassa 1 on esitetty yksityisen ihmisen matkapäätösketjun osat.



Kuva 1. Työntekijän matkapäätösketjun osat (Kalenoja 2002).

Tässä työssä on selvitetty keinoja, joilla työnantajat voisivat vaikuttaa työntekijöidensä kulkutavan valintaan. Lisäksi on pohdittu, kuinka paljon työnantajalla todellisuudessa on vaikutusta asiaan. Työn tavoitteena oli selvittää työmatkaliikkumisen ohjauksen nykytilaa Suomessa ja sen mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Hankkeen tavoitteena oli ratkaista alla olevat kolme tutkimusongelmaa:

1. Kenen vastuulla yhteiskunnassa työmatkaliikkumisen ohjaus on?
2. Mitkä ovat lupaavimpia yksittäisen työnantajan käytettävissä olevia liikkumisen ohjauskeinoja?
3. Millaisin perustein / keinoin työnantajat saataisiin kiinnostumaan työmatkaliikkumisen ohjauksesta?

Työssä selvitettiin motiiveja, joilla työnantajia kannustettaisiin ottamaan työmatkaliikkumisen ohjaus osaksi yrityksen strategiaa sekä käytännön keinoja liikkumisen ohjauksen järjestämiseksi. Työssä on rajauduttu tarkastelemaan työmatkaliikkumisen ohjauksen keinoja ja mahdollisuuksia Suomessa. Työssä ei siis käsitellä tarkemmin liikkumisen ohjauksen nykytilaa ulkomailla. Rajaukseen päädyttiin, koska keväällä 2005 valmistui kattava yhteispohjoismaainen raportti liikkumisen ohjauksen nykytilasta Pohjoismaissa, *Mobility Management in the Nordic Countries* (The Nordic Council of Ministers 2005). Lisäksi ulkomaiden nykytilaa on tarkasteltu jo melko kattavasti vuonna 2002 ilmestyneessä YTV:n raportissa *Liikkumisen ohjauksen konsepti; kansainvälisiä kokemuksia ja soveltaminen Suomeen* (YTV 2002).

1.2 Aineisto ja menetelmät

Projekti aloitettiin aloituspalaverilla laitosten johtohenkilöiden ja projektin yhteyshenkilöiden kesken. Seuraavaksi laitosten henkilöstölle tehtiin kulkutapakysely lähtötietojen kokoamiseksi (luku 5.4 ja liite 1). Henkilöstökyselyn jälkeen laitosten henkilöstön keskuudessa järjestettiin yhteensä kolme ryhmäkeskustelutilaisuutta (luku 5.5, liite 2). Lisäksi tutkimuksen yhteydessä arvioitiin nykyiset kiinteistöt ja tuleva yhteinen toimitila taustatietojen kartoittamiseksi (luku 5.6 ja liite 3).

Liikkumisen ohjausta yleisesti käsittelevän osion aineistossa on hyödynnetty kotimaisia ja ulkomaisia aihepiiriin liittyviä julkaisuja ja artikkeleita. Lisäksi aiheeseen on pyritty tuomaan tuoretta näkökulmaa kesäkuussa 2005 tehtyjen asiantuntijahaastatteluiden avulla. Tämän tutkimuksen lukujen 3 (”Liikkumistottumuksiin vaikuttaminen”) ja 4 (”Liikkumisen ohjauksen hallinnan vastuu Suomessa”), sisältö perustuu pääasiallisesti asiantuntijahaastatteluihin.

Haastattelut toteutettiin puolistrukturoidun teemahaastattelun muodossa. Puolistrukturoitu haastattelu tarkoittaa, että keskustelu on vapaata, mutta sitä ohjaavat ennalta määritetyt teemat (Hirsjärvi & Hurme 1980). Haastatteluiden teemat on esitetty liitteessä 2. Asiantuntijoita haastateltiin yksitellen ja heille oli lähetetty keskustelun teemalista etukäteen, joten heillä oli ollut mahdollisuus valmistella vastauksiaan jo ennen haastattelutilaisuutta. Haastattelupaikkana oli haastateltavan työpaikka ja kaikki tilaisuudet nauhoitettiin.

Tilaisuuksien jälkeen nauhat purettiin ja oleellinen anti kirjattiin ylös. Tilaisuudet kestivät noin 60–150 minuuttia.

Työn käytännön tutkimusosio perustuu keväällä 2005 Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen henkilöstön keskuudessa tehtyyn kulkutapakyselyyn, teemahaastattelutilaisuuksiin ja Kumpulan ja Kumpulaa edeltäneiden työpaikkakiinteistöjen olosuhteiden arvioitiin. Näistä tutkimusmenetelmistä on kerrottu lähemmin luvuissa 5.4–5.6.

Kohdelaitosten työntekijöiden kestävien liikennemuotojen, lähinnä pyöräilyn ja kävelyn lisäämismahdollisuuksia arvioitiin hankkeessa vertaamalla työntekijöiden nykyisten työmatkojen kulkutapoja ja pituuksia tulevaan työmatkan pituuteen. Arvioinnissa ei otettu huomioon mahdollisia muutoksia työntekijöiden asuinpaikkojen sijainnissa.

Tutkimuksen aineistoon kuuluu myös muistiinpanoja hanketta käynnistettäessä käydyistä palavereista, keskusteluista yhteishenkilöiden ja muiden työntekijöiden kanssa sekä Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen henkilöstöpäivän annista. Molempien organisaatioiden aloituspalavereista tehtiin muistiot. Myös yhteyshenkilöiden kanssa käymistä puhelinkeskusteluista ja sähköposteista on kirjoitettu muistiinpanoja kootusti.

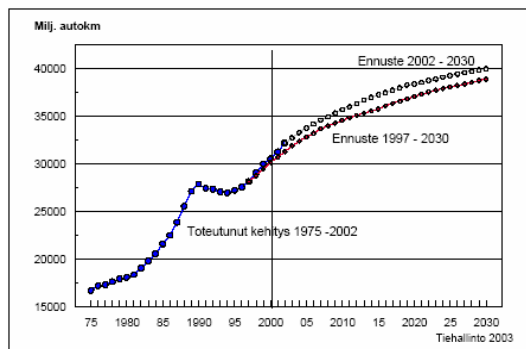
2 LIIKKUMISEN OHJAUS

2.1 Taustaa

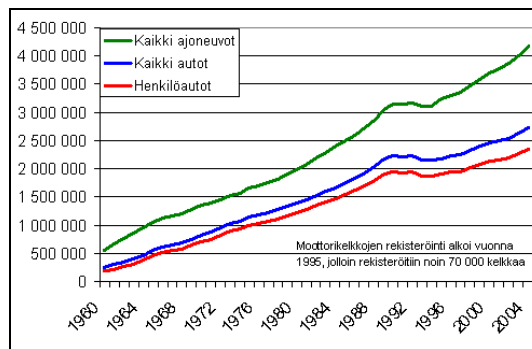
Suomen nykyinen yhdyskuntarakenne perustuu ihmisten liikkumiseen ja liikkumista voidaan pitää jokaisen ihmisen perusoikeutena (Kiiskilä ym. 2002). Ihmisten liikkumisen myötä autoliikenteen liikennemäärät kasvavat Suomessa vuosi vuodelta. Liikenteen kasvu keskittyy Etelä-Suomeen, pääteille ja kasvukeskuksiin ja niiden ympäristöihin. Erityisen nopeaa kasvu on pääkaupunkiseudulla ja myös Tampereen, Turun ja Oulun ympäristössä ja näitä keskuksia yhdistävillä pääteillä (Tiehallinto 2003). Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla liikennemäärät ovat kasvaneet noin 13 prosentilla kymmenessä vuodessa (Helsingin kaupunki 2005a).

Vuonna 2004 autotiheys oli Suomessa 477 autoa / 1 000 asukasta kohti, kun se vielä kymmenen vuotta aikaisemmin vuonna 1994 oli keskimäärin 267 autoa / 1 000 asukasta kohti (Autoalan tiedotuskeskus 2005, Tielaitos 1995). Kasvava autonomistus ja käyttö aiheuttavat todennäköisesti tulevaisuudessa kasvavia sosiaalisia ja ympäristöongelmia (Kiiskilä ym. 2002).

Kuvassa 2 on esitetty tieliikenteen ennuste vuoteen 2030 saakka. Ennustekauden loppua kohden liikenteen kasvuvauhti hidastuu. Tähän vaikuttaa autotiheyden kasvun hidastuminen ja väestön vanheneminen (Tiehallinto 2003). Kuvassa 3 on esitetty vuosien 1960–2004 ajoneuvokanta.



Kuva 2. Tieliikenteen kehitys vuosina 1975-2002 ja vuosien 1997 ja 2003 ennusteiden mukainen kehitys vuoteen 2030 (Tiehallinto 2003).

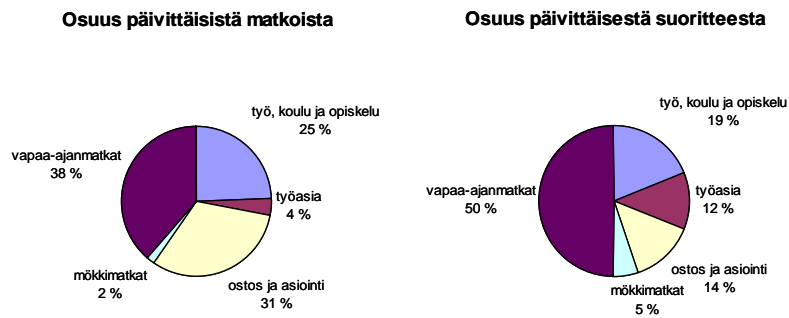


Kuva 3. Ajoneuvokanta vuosina 1960 – 2004 (Tilastokeskus 2005).

Liikenteen kasvua on nopeuttanut 1990-luvun laman jälkeen vilkastunut uusien autojen hankinta sekä vuoden 2003 autoverouudistus. Autoveromuutosten jälkeen uusien autojen hankinta on lisääntynyt noin viidenneksellä (Tiehallinto 2003). Samanaikaisesti henkilöauton käytön yleistyessä säännöllinen joukkoliikennematkustus on vähentynyt. Joukkoliikenteen asiakkaiden menetys näkyy myös supistuneissa lipputuloissa, mikä puolestaan heijastuu joukkoliikenteen palvelutasoon. Nykyinen kehityssuunta aiheuttaa sen, että joukkoliikenteen asema liikennejärjestelmässä on uhan alla (Sisäasiainministeriö 2005). Joukkoliikenteen matkustajakato ei ole ajankohtaista ainoastaan haja-asutusseuduilla vaan myös taajamissa.

Esimerkiksi Helsingissä joukkoliikenteen matkustajamäärä väheni 4 % vuonna 2004 vuotta aikaisempaan verrattuna (Helsingin kaupunki 2005a).

Työmatka- ja työasiointiliikenteen osuus suomalaisten liikennesuoritteesta on merkittävä, sillä noin kolmannes matkustussuoritteesta aiheutuu työ-, työasointi-, koulu- tai opiskelumatkoista. Yksittäisenä matkaryhmänä ainoastaan vapaa-ajan matkat ovat työ- ja työasointimatkoja suurempi matkaryhmä, kuva 4. (Pastinen 1999.)

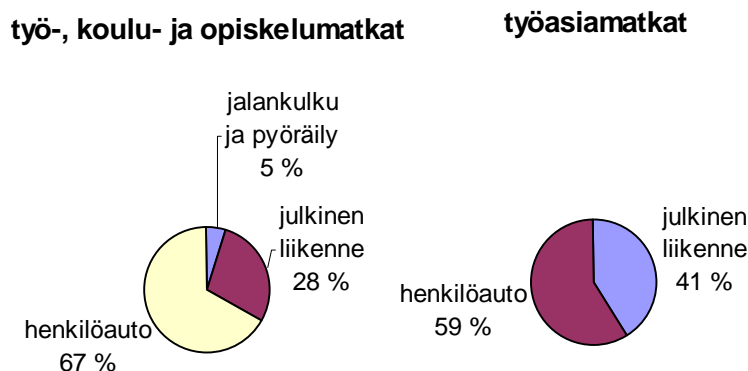


Kuva 4. Liikennesuoritteiden ja matkojen määrän jakautuminen eri matkaryhmiin (Pastinen 1999).

Suomessa tehdään päivittäin noin 0,85 työhön, kouluun tai opiskelupaikkaan liittyvää matkaa henkilöä kohti. Kodin ja työpaikan tai opiskelupaikan välisten matkojen osuus suomalaisten liikennesuoritteesta on valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan noin 19 %. Osuus vaihtelee alueellisesti jonkin verran, sillä työssäkäyntialueiden laajuus vaihtelee eri kaupunkiseuduilla. Koko Suomessa työmatkan keskimääräinen pituus on noin 12,2 km ja se kasvaa jatkuvasti. Alle 150 kilometrin työmatkojen keskimääräinen pituus kasvoi vuosien 1985–1998 aikana 6,5 kilometristä 10,0 kilometriin. (Pastinen 1999, Helminen ym. 2003.) Ympäristön kannalta myös pitkien (20–150 km) työmatkojen merkitys on suuri, sillä vaikka niiden osuus alle 150 kilometrin työmatkoista oli vuonna 1998 vain 12 % ne aiheuttivat 57 % työmatkakilometreistä (Helminen ym. 2003).

Työasointimatkojen suhteellinen osuus matkoista ja liikennesuoritteesta on viime vuosina kasvanut. Suomessa on arvioitu, että päivittäin noin 600 000 työssäkäyvää tekee työasointimatkoja (Salminen & Lähdeniemi 2002). Eniten liikenteessä ovat kuljetus- ja liikennealan työntekijät, mutta myös monilla muilla toimialoilla työ on muuttunut liikkuvammaksi ja edellyttää usein pitkien työasointimatkojen tekemistä. Lisäksi asiantuntijatehtävien, joissa työaikainen asiointiliikkuminen on usein välttämätön osa työtä, määrä on lisääntynyt (Pöllänen ym. 2003). Työasointimatkojen osuus koko liikennesuoritteesta on Suomessa noin 12 %. Työasointimatkan keskimääräinen pituus on Suomessa noin 42,9 km (Pastinen 1999).

Suurin osa työmatkoista tehdään henkilöautolla, jonka osuus työ-, koulu- ja opiskelumatkojen suoritteesta on noin 67 % ja työasointimatkojen suoritteesta noin 59 % (Pastinen 1999). Kuvassa 5 on esitetty kulkutapajakauma työ- ja työasointimatkoilla. Kulkutapajakauma vaihtelee huomattavasti alueellisesti, sillä kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen edellytykset ovat huomattavasti paremmat kuin maaseudulla ja haja-asutusalueilla (Pöllänen 2003).



Kuva 5. Työ-, koulu- ja opiskelumatkojen sekä työasiointimatkojen liikennesuoritteiden jakautuminen eri kulkutapoihin (Pastinen 1999).

Ihmisten liikkumisella on positiivisia vaikutuksia muun muassa yleiseen hyvinvointiin. Liikkuvuuden parantumisen myötä palveluiden saavutettavuus paranee ja päivittäiset mahdollisuudet lisääntyvät. Liikkumisesta seuraa kuitenkin myös kielteisiä vaikutuksia. Vakavimpana liikenteen aiheuttamana haittana pidetään usein liikenneonnettomuuksia, joissa menehtyy keskimäärin noin 400 henkilöä vuosittain. Vuonna 2003 kaikista tieliikenteen onnettomuuksissa vammautuneista tai kuolleista noin 10 % oli työmatkalla ja 4 % työssä (VALT 2004). Liikenne aiheuttaa myös monia haitallisia ympäristövaikutuksia, mm. melua, ilman laadun heikkenemistä ja ilmastonmuutosvaikutuksia.

Liikenteen ympäristövaikutusten hallinnan ja erityisesti kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteiden toteuttamisen kannalta yritysten ja yksilöiden tekemillä liikkumiseen liittyvillä valinnoilla on keskeinen merkitys. Työ- ja työasiointimatkojen sekä koulu- ja opiskelumatkojen osuudeksi henkilöliikenteen hiilidioksidipäästöistä on arvioitu noin 37 %. Koska työmatkaliikenne on usein luonteeltaan lyhytmatkaista ruuhka-aikoihin sijoittuvaa taajama-ajoa, sen ympäristövaikutukset ovat laskennallisesti muita matkaryhmiä suurempia. Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen ja ilmanlaadun säilyttäminen ennallaan tai sen parantaminen kaupunkiympäristöissä ovatkin merkittäviä haasteita, sillä liikennemäärät ovat edelleen selvässä kasvussa. (Kalenoja ym. 2002, Kiiskilä ym. 2002.)

Liikenteen hallinta on perinteisen ajattelutavan mukaan tarjontalähtöistä. Liikenneverkkojen kehittäminen tapahtuu liikenneväyläpolitiikan näkökulmasta: maankäyttö ja liikennekysyntä sekä niiden kehittyminen on ollut lähtökohta, joka on synnyttänyt tarpeen rakentaa yhteyksiä ja lisätä kapasiteettia. Liikenteen ylikysyntään vastataan ns. kovilla toimenpiteillä eli lisäinfrastruktuurin rakentamisella tai kehittämällä vanhaa tieinfrastruktuuria. Uuden infrastruktuurin rakentaminen on kuitenkin vain hetkellinen ratkaisu liikennemuutoksiin, sillä uusi tie johtaa kasvaviin henkilöauton käyttömääriin. Ajattelutapa ei myöskään tuo ratkaisua liikenteen aiheuttamiin kasvaviin ympäristöongelmiin (Maat & Louw 1999). Uusien väyläinvestointien sijaan taajamien ruuhkaongelmiin voidaan vastata monilla muillakin tavoilla. Henkilöautoliikenteen määrää voidaan vähentää esimerkiksi ruuhka-, pysäköinti ja tienkäyttömaksuilla tai joukko- ja kevyttä liikennettä edistämällä. (Kiiskilä ym. 2002.)

2.2 Käsitteen kuvaus

Liikkumisen ohjaus (engl. mobility management) on kysyntälähtöinen lähestymistapa henkilö- ja tavaraliikenteeseen. Liikkumisen ohjauksen avulla pyritään parantamaan organisaatioiden ja ihmisten saavutettavuutta ja hillitsemään liikenteen kasvua käyttämällä tehokkaasti hyväksi jo olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria (MOMENTUM 1999, MOSAIC 1999, MOST 2003). Kysyntälähtöinen liikkumisen ohjaus edellyttää rinnalleen suunnitelmallista tarjontapolitiikkaa (Helsingin kaupunki 2005d). Tarjonnan avulla tehdään eri kulkutapavaihtoehdot mahdollisiksi ja kysynnän hallinnalla vaikutetaan siihen, miten liikutaan. Liikkumisen ohjauksen avulla pyritään tyydyttämään eri ryhmien liikkumistarpeet sosiaalisesti, ekologisesti ja taloudellisesti kestäväällä tavalla, eli kestävä kehityksen periaatteen mukaisesti (Kiiskilä ym. 2002).

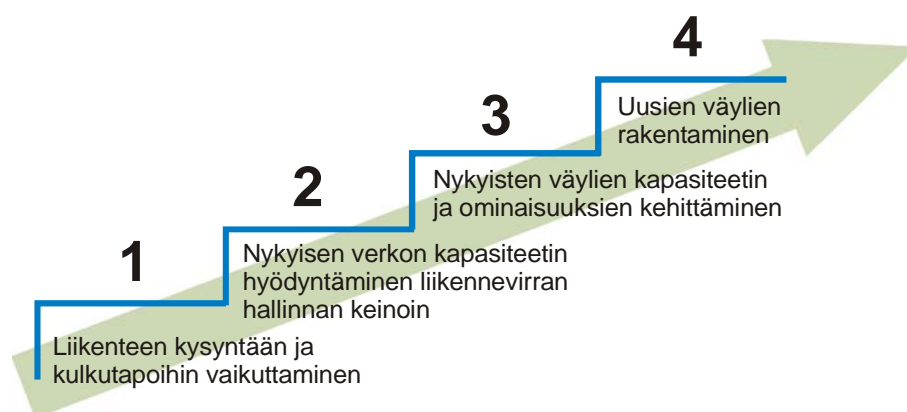
Liikkumisen ohjauksella pyritään vaikuttamaan ihmisten matkojen määriin, niiden suuntautumiseen ja kulkutavan valintaan jo ennen matkaa. Ohjauksella pyritään siis vaikuttamaan liikkumista koskevaan päätöksentekoon. Kulkutavan valinta on merkittävä tekijä liikkumisen turvallisuuden ja ympäristövaikutusten kannalta. Liikkumisen ohjauksen tarkoituksena on kannustaa ihmisiä henkilöautolle vaihtoehtoisten ja kestävä kehityksen mukaisten kulkutapojen, kuten kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttöön. Päätös kulkutavan valinnasta on kuitenkin liikkujalla itsellään. (MOMENTUM 1999, MOSAIC 1999, Vähä-Rahka & Virrankoski 2002.)

Liikkumisen ohjauksen keinot ovat ns. pehmeitä keinoja, joilla ei tarkoituksenmukaisesti rajoiteta kenenkään liikkumismahdollisuuksia. Keinot kannustavat ja tukevat liikkujia käyttämään yksinautoilulle vaihtoehtoisia kulkutapoja vapaaehtoisesti. Monet liikkumisen ohjauksen keinot ovat jo yleisesti käytössä Suomessa. (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002.)

Kestävä kehityksen mukaisten kulkutapojen käytön lisäämiseen pyritään toimilla, jotka vaikuttavat liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen, kevyen liikenteen laatuun sekä yhdyskuntarakenteeseen ja toimintojen sijoittumiseen. Ihmisiä motivoidaan esimerkiksi kävelemään edesauttamalla kävelymyönteisen ilmapiirin syntyä viestinnän, kävelyä edistävien yhteistyöverkostojen ja toimintamallien avulla (YTV 2002). Keinojen toteuttaminen ei itsessään useinkaan vaadi suuria investointeja. Kulkutapamuutosten taloudelliset vaikutukset ovat tästä huolimatta usein merkittävät.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet ovat keskittyneet erityisesti kaupunkiliikenteen ongelmien ratkaisemiseen. Kaupunkien keskusta-alueille voidaan soveltaa myös rajoittavia toimenpiteitä, kun taas liikkumisen ohjausta eli kannustavia toimenpiteitä tulisi edistää koko kaupunkiseudulla (Marshall 1999).

1990-luvulla on ryhdytty korostamaan liikenteen ja maankäytön kehittämisen vuorovaikutusta ja 2000-luvulla – osin rahoituksen niukkuuden paineesta ja toisaalta teknisen kehityksen mahdollistamana – ryhdytty korostamaan myös liikenteen hallinnan keinoja liikennekysynnän ja tarjonnan tasapainottamiseksi ja liikenneverkon käytön tehostamiseksi. Liikkumisen ohjaus kuuluukin oleellisena osana hallintalähtöisen liikennepolitiikan periaatteen, neliporrasperiaatteen ensimmäisen askeleen toimenpiteisiin, kuva 6. (Vägverket 2002.)



Kuva 6. Hallintalähtöisen liikennepolitiikan periaatteet (TASE 2025 suunnitteluryhmä 2005).

Liikkumisen ohjaus -konsepti toimii parhaiten silloin, kun toimintaan ja rahoitukseen osallistuu useita tahoja ja koko toiminta perustuu yhteistyöhön (MOMENTUM 1999). Keskeisintä liikkumisen ohjaustyössä on kokonaisvaltainen käsitys liikenteestä ja yhteistyö eri toimijoiden välillä (YTV 2002). Työmatkaliikkumisen ohjauksessa keskeisessä asemassa ovat työnantajat. Yhteiskunta ja mahdolliset muut tahot, kuten järjestöt, kunnat, valtionviranomaiset toimivat ohjauksen tukijoina ja velvoittajina.

Liikkumisen ohjaus -konseptin toteutumisen esteenä on ollut mm. vaikeus arvioida ja havainnollistaa toiminnan konkreettisia vaikutuksia. Lisäksi ohjauksen saavuttamat tulokset ovat media-arvoltaan melko vähäpätöisiä, jolloin asia ja käsite eivät saa niille kuuluvaa huomiota osakseen. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteet ovat usein pieniä ja yksinkertaisia toimenpiteitä, jotka etenevät pieninä askeleina.

Aihetta käsitellessä on tärkeää hahmottaa liikkumisen ohjaus -konsepti kokonaisuudessaan. Liian laaja aiheen käsittely johtaa kuitenkin siihen, että asian ei koeta olevan kenenkään vastuulla. Liikkujaryhmiä tuleekin segmentoida, jotta niiden liikkumistarpeet kyetään paremmin tiedostamaan (Helsingin kaupunki 2005d). Tässä työssä on pääasiallisesti keskitytty tarkastelemaan liikkumisen ohjausta työmatkaliikenteen osalta. Työssä on kuitenkin pyritty ottamaan myös laajempaa kontekstia mukaan tarkasteluun.

2.3 Työmatkaliikkumisen ohjaus

Työmatkaliikkumisen ohjauksella (eng. company mobility management) tarkoitetaan työnantajan mahdollisuuksia vaikuttaa työntekijöidensä liikkumistottumuksiin ja yrityksen liikennekulttuuriin (Pöllänen ym. 2003). Ohjauksessa keskitytään tarkastelemaan ihmisten päivittäistä työmatkaliikennettä ja kulkutapavalintoja.

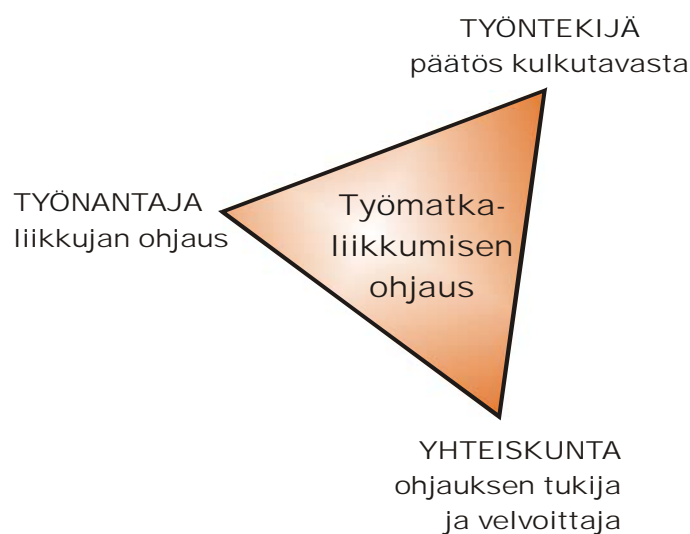
Ajoneuvoliikenteen haitat ovat iso osa monen toimistovaltaisen työpaikan aiheuttamaa ympäristökuormitusta (Helsingin kaupunki 2005b). Työnantajalla onkin huomattava merkitys liikenteen aiheuttamien ympäristövaikutusten vähentämisessä. Työnantajalla on hyvät mahdollisuudet vaikuttaa aktiivisesti työntekijöidensä ja välillisesti myös heidän

perheenjäsentensä liikkumistottumuksiin (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002). Päätös kulkutavan valinnasta on kuitenkin työntekijän oman ratkaisun varassa.

Työmatkaliikkumisen ohjauksen avulla pyritään kannustamaan työntekijöitä tekemään työmatkansa henkilöauton sijaan energiatehokkaasti ympäristöä vähän kuormittavilla ja terveyden ja talouden kannalta edullisilla kulkutavoilla, kuten jalan, pyöräillen, joukkoliikenteellä, joukkoliikenne-kävely/pyörä -yhdistelmällä, kimpakyydillä tai yhteisomistusautolla (Kiiskilä ym. 2002, Liikenne- ja viestintäministeriö 2001). Ohjauksen keinoina voidaan mainita esimerkiksi työsuhdematkalippu, sosiaalitulojen parantaminen, etätyömahdollisuuksien lisääminen, yhteiskäyttöauto ja työsuhdepolkupyörä.

Työmatkaliikkumisen ohjauksen avulla laajennetaan liikenteen haittojen vähentämisajattelua julkisen hallinnon näkökulmasta yhteiskunnalliseen ajatteluun ja lisätään yritysten ja päättäjien yhteistyötä. Työmatkaliikenteen ohjaus sisältää yrityksen henkilö- ja tavaraliikenteen ympäristövaikutusten vähentämistavoitteita ja -menetelmiä. Henkilöliikenne kattaa työasiointiliikenteen, kodin ja työpaikan väliset työmatkat sekä yrityksessä asioivan liikenteen. (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002.)

Kuvassa 7 on havainnollistettu työntekijän, työnantajan ja yhteiskunnan välistä vuorovaikutusta.



Kuva 7. Työmatkaliikkumisen ohjauksen osapuolten vuorovaikutus.

Liikkumisen ohjaus voi olla yrityksissä ja julkisyhteisöissä määrätietoista työ- ja työasiamatkaliikenteen ohjausta, jolla pyritään vähentämään liikenteestä aiheutuvia ympäristövaikutuksia. Työhön liittyvää liikkumista voidaan edistää paitsi yleisellä liikenneympäristön ja liikenneturvallisuuden parantamisella, myös yritysten ja työpaikkojen omalla toiminnalla (Liikenne- ja viestintäministeriö 2001). Yksittäiset keinot, kuten esimerkiksi kampanjat eivät vielä johda pysyviin tuloksiin, vaan tuloksia syntyy vasta pitkäjänteisen ja useiden samanaikaisesti käynnissä olevien toimenpiteiden ansiosta. Tehokkaimpina ja hyväksyttävimpinä keinoina voidaan pitää kokonaisratkaisuja, joihin sisältyy sekä kannustavia että rajoittavia toimenpiteitä. Työnantajien mahdollisuudet vaikuttaa työmatkaliikkumiseen vaihtelevat lähinnä yrityksen koon, toimialan ja johdon aktiivisuuden mukaan.

Työmatkaliikkumisen tavoitteena on saada yritykset kantamaan vastuu aiheuttamastaan liikenteestä. Työpaikoilla työmatkaliikunnan edistäminen tulisi ottaa osaksi muuta henkilöstöliikunnan tukemista, kuten työkykyä ylläpitävää toimintaa (Liikenne- ja viestintäministeriö 2001). Lisäksi kestävän liikennekulttuurin kannustaminen sopii osaksi yrityksen ympäristöohjelmaa sekä laatu- ja ympäristöjärjestelmiä (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002).

2.4 Liikkumisen ohjauksen hyödyt

Liikkumisen ohjauksen edistämiskeinojen valinnan ja koko työn motivoinnin kannalta on olennaista tietää mitä hyötyjä liikkumisen ohjauksella voidaan saavuttaa ja mille tahoille saavutetut hyödyt koituvat. Yritysten motivoinnin kannalta on erityisen tärkeää pystyä osoittamaan työntekijöiden ja työpaikan eri osastojen saamat hyödyt. Monia hyötyjä ei voida kuitenkaan suoranaisesti osoittaa tai ne eivät ole selkeästi tai esimerkiksi rahamäärällisesti arvioitavissa. Työntekijöiden tasavertainen kohtelu on esimerkki ei-rahallisesti määriteltävissä olevasta työmatkaliikkumisen ohjauksen hyödystä, joka on kuitenkin merkittävä tekijä työpaikan ilmapiirin ja viihtyisyyden kannalta.

Koska liikkumisen ohjaus on melko uusi käsite Suomessa, ei konkreettisia tutkimustuloksia työmatkaliikkumisen ohjauksen vaikutuksista ja hyödyistä ole vielä saatavilla. Ulkomailta on vastaavia tutkimuksia jo tehty ja tuloksiakin esitetty. Tulokset eivät ole kuitenkaan suoraan vertailukelpoisia Suomeen, sillä esimerkiksi ilmastollisten seikkojen johdosta suomalainen liikkumiskulttuuri poikkeaa huomattavasti keskieurooppalaisesta liikkumiskulttuurista.

Seuraavissa kappaleissa on käsitelty työmatkaliikkumisen ohjauksen seurauksena syntyviä hyötyjä yleisellä, periaatteellisella tasolla.

2.4.1 Terveyshyödyt

Terveyshyötyjä saavutetaan aina kun työntekijä lisää kävelyä tai pyöräilyä työmatkoilla. Merkittäviä hyötyjä saavutetaan silloin, kun työntekijän kunto ei ole ennestään kovin hyvä tai hän ei juurikaan harrasta liikuntaa vapaa-aikanaan. Työmatkaliikunnan terveyshyötyjen osalta merkittävää on matkojen säännöllisyys.

Suomalaisten tekemistä matkoista 58 % on pituudeltaan alle viisi kilometriä. Puolet 1–3 km pituisista matkoista ja 65 % 3–5 km pituisista matkoista tehdään henkilöautolla. Henkilöauton kuljettajana tehdyistä matkoista 43 % on alle viiden kilometrin pituisia (Pastinen 1999). Kävelyn ja pyöräilyn osuuden lisäämiseksi puitteet ovat siis jo olemassa. Jo pienenkin liikuntamäärän lisääminen kohottaa kuntoa, jolloin terveydentila kohenee, fyysinen toimintakyky paranee ja työvireys ja -hyvinvointi lisääntyvät. Arkiliikunnan lisääminen auttaa myös painonhallinnassa sekä alentaa riskiä sairastua sydän- ja verisuonisairauksiin tai diabetekseen (Vuori 2000). Työmatkan kulkeminen oman auton sijaan pyörällä tuo työmatkaan elämyksiä ja virkistää mieltä (Suomen luonnonsuojeluliitto 2001). Nämä mielihyvää tuottavat kokemukset puolestaan vähentävät jännitystä ja masennusoireita.

Sairauksien seurauksena ihmisten elämänlaatu heikkenee ja julkiselle terveydenhuollolle aiheutuu suuret kustannukset (Helsingin Sanomat 2005). Liikkumisen ohjauksella saavutetut hyödyt kohdistuvat siten paitsi työntekijään itseensä, myös koko yhteiskuntaan. Työntekijän terveydentilan kohentuminen on myös työnantajan etu työntekijöiden suorituskyvyn parantuessa ja työpoissaolojen vähentyessä. Lisäksi ennenaikaiset työkyvyttömyyseläkkeelle jäännitkin saattavat vähentyä. Työnantaja hyötyy ja profiloituu myös imagollisesti työntekijöidensä terveydestä huolehtivana yrityksenä.

2.4.2 Ympäristöhyödyt

Liikenteen ympäristöhaittojen minimoimisen kannalta olisi merkittävintä pyrkiä työmatkaliikkumisen ohjauksen avulla vähentämään erityisesti yksityisautoilua. Vaikka joukkoliikenteestä itsestään, esimerkiksi dieselkäyttöisistä linja-autoista, aiheutuu selviä ympäristöhaittoja, kohtuullisen matkustajamäärän saavuttava joukkoliikenne on kuitenkin huomattavasti henkilöautoilua ympäristöystävällisempi vaihtoehto matkustajakilometriä kohden.

Taulukossa 1 on esitetty eri kulkumuotojen päästöt kolmen kilometrin työmatkalla vuodessa henkilöä kohden.

Taulukko 1. Eri kulkumuotojen päästöt kolmen kilometrin työmatkalla vuodessa henkilöä kohden (Suomen luonnonsuojeluliitto 2001).

Kulkumuoto	Päästö		
	Häkä	Hiilivedyt	Hiilidioksidi
Yksin keskikokoisella henkilöautolla	9563 g	1178 g	230 kg
Täydellä bussilla	166 g	54 g	28 kg
Lähiliikenteen junalla	29 g	4 g	44 kg
Pyörällä tai kävelen	0 g	0 g	0 g

Ympäristöhaitat vähenevät yksiselitteisesti vain silloin, kun työntekijä siirtyy oman auton käytöstä työmatkaliikuntaan tai joukkoliikenteen käyttäjäksi. Myös kimpapakyytiläisen siirtyminen kävelemään tai pyöräilemään voi vähentää ympäristöhaittoja, jos ajosuorite näin lyhenee tai jos myös kuljettaja vaihtaa kulkutapansa ympäristöystävällisempään. Sen sijaan joukkoliikenteen käyttäjän siirtyminen pyöräilyyn tai kävelyyn ei ole ympäristön kannalta erityisen tavoiteltavaa, sillä joukkoliikenteen matkustajien vähenemisen myötä kulkutavan laskennalliset ympäristöhaitat kasvavat joukkoliikennematkustajaa kohden.

Jos työmatkaliikkumisen ohjauksella pystytään hillitsemään ajoneuvoliikenteen kasvua, mahdollistaa se liikenteestä aiheutuvan ympäristökuormituksen vähenemisen. Esimerkiksi yksi kokonainen päivä viikossa etätöinä vähentää 20 % viikoittaista työmatkasuoritetta ja lähempänä työpaikkaa oleva kakkosasunto mahdollistaa sen, että pitkä työmatka asuin- ja työpaikan välillä tehdään vain kerran viikossa (Helminen ym. 2003). Liikennemäärien pieneneminen tai kasvun hillitseminen vähentää uuden liikenneinfrastruktuurin rakentamisen tarvetta, jolloin kaupunkien kallista maa-alaa ja liikenneväylien rakentamisessa ja ylläpidossa tarvittavia luonnonvaroja säästyy. Lisäksi väylien aiheuttamat estevaikutukset eivät nykyisestään lisäänty.

Henkilöautolle vaihtoehtoisten kulkutapojen suosimisella on myös huomattavia vaikutuksia energian kulutukseen. Pyöräily on kaikista liikkumistavoista vähiten energiaa vaativa. Yhtä kilowattituntia vastaavalla energiamäärällä pyöräilijä etenee noin 100 kilometriä, kävelijä 17 kilometriä, linja-auto 13 kilometriä ja henkilöauto ainoastaan 1,6 kilometriä (Suomen luonnonsuojeluliitto 2001). Myös autojen yhteiskäyttö vähentää merkittävästi luonnon kuormitusta. City Car Clubin teettämän tutkimuksen mukaan jokainen yhteiskäyttöauto korvaa noin kahdeksan yksityiskäytössä olevaa autoa (City Car Club 2005).

Liikkumisen ohjaus mahdollistaa myös ilmalaadun paranemisen sekä melutasojen alenemisen etenkin pahoin ruuhkautuneilla seuduilla. Ilman epäpuhtaudet vaikuttavat haitallisesti sekä ihmisten terveyteen, luontoon että materiaaleihin (Motiva Oy 2003). Tuoreimpien arvioiden mukaan ilman epäpuhtauksista ainakin ajoittain kärsiviä ihmisiä on Suomessa kymmeniä tuhansia ja jopa tuhat ihmistä vuodessa kuolee ennenaikaisesti niiden johdosta. Melu aiheuttaa stressiä, unihäiriöitä ja ihmisten välisen sosiaalisen vuorovaikutuksen vaikeutumista, mahdollisesti myös verenpaineen kohoamista ja muita terveyshaittoja. Liikenne on ylivoimaisesti yleisin ympäristömelun lähde. Noin miljoona suomalaista asuu yli 55 dBA päiväajan keskiäänitason melualueella ja paikoin melutasot ovat huomattavasti tätäkin korkeampia. Liikkumisen ohjauksen myötä pienenevät ajoneuvomäärät vähentävät liikenteestä aiheutuvia meluhaittoja. (Ympäristöministeriö 2002.)

Lähes kaikki liikkumisen ohjauksesta saadut ympäristöhyödyt kohdistuvat koko yhteiskuntaan. Välillisesti ne hyödyttävät niin työntekijää kuin työnantajaakin. Työnantajalle voi kuitenkin koitua myös suoria hyötyjä mm. parkkipaikkojen tarpeen vähentymisen myötä, sillä yhteen parkkiruutuun mahtuu kymmenen polkupyörää. Vapautunut tila voidaan muuttaa puistoksi ja työntekijöiden virkistyskäyttöön taukojen ajaksi tai vapautunut maa-ala voidaan vuokrata ulkopuoliselle. Työmatkaliikkumisen ohjauksen kautta yritykselle tulee positiivinen ympäristöimago, joka voi tulevaisuudessa olla jopa kilpailutekijä.

2.4.3 Turvallisuusnäkökulma

Kävelijän tai pyöräilijän riski joutua onnettomuuden uhriksi on suurempi kuin henkilöauton käyttäjän. Pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat kuitenkin vähentyneet viime vuosina. Vielä 1990-luvun alussa kuoli noin 90 pyöräilijää vuodessa, kun vuonna 2004 pyöräilijöitä kuoli Liikennevakuutuskeskuksen ennakkotietojen mukaan 25 (VALT 2005a). Alennetut nopeusrajoitukset taajamissa ovat varmasti osaltaan vaikuttaneet onnettomuuksien vähentymiseen.

Suurimmassa osassa polkupyöräonnettomuuksista pyöräilijä on onnettomuuden aiheuttanut osapuoli. Jalankulkijoiden onnettomuuksissa puolestaan suurin osa jalankulkijoista oli vuonna 2004 onnettomuuden vastapuolena (VALT 2005a). Onnettomuusraportin lukujen perusteella voidaan sanoa, että työmatkaliikkumisen ohjauksen keinoin lukeutuva liikennesääntöjen kertaaminen myös kevyen liikenteen liikkujien keskuudessa todennäköisesti vähentäisi onnettomuuksia entisestään.

Myös koettu turvallisuus on tärkeä osa turvallisuutta. Jos kevyen liikenteen olosuhteet ovat sellaiset, että ne eivät koetun turvallisuusuhan vuoksi houkuttele suurta väestön osaa liikkumaan, niin tällöin ihmiset suosivat muita kulkutapoja. Liikkumisen ohjauksen avulla voidaan vähentää turvattomuuden tunnetta. Hyvä keino lisätä turvallisuuden tunnetta on

kävelyn edistäminen, sillä elävä alue tai katu, jossa on riittävästi ihmisiä, koetaan turvalliseksi (Liikenne- ja viestintäministeriö 2001).

2.4.4 Taloudelliset hyödyt

Auton omistaminen on suhteellisen kallista. Omistajalle kertyy kuluja mm. vakuutuksista, paikoituskuluista, auton pääomakustannuksista ja mahdollisista korjauksista. Autosta aiheutuu kuluja myös yhteiskunnalle, kun kaupungit joutuvat rakentamaan liikenneinfrastruktuuria vastaamaan yhä kasvavan autokannan tarpeita. Yhteiskäyttöauton toimintaidea perustuu siihen, että suurin osa henkilöautoista seisoo 23 tuntia vuorokaudessa. Autojen yhteiskäyttöpalvelu onkin toimiva ja taloudellisesti kannattava vaihtoehto yksityisauton omistukselle sekä työsuhdeautoille. Helsingissä toimivan City Car Clubin jäsenyys on pääsääntöisesti edullisempi vaihtoehto kuin auton omistaminen, mikäli ajaa vähemmän kuin 12 000 kilometriä vuodessa (City Car Club 2005).

Kuluttavan vaihtaminen voi aiheuttaa työntekijälle suoraa taloudellista hyötyä. Esimerkiksi oman auton käytöstä luopuminen ja kuluttavan vaihtaminen kimpapakyyteihin, joukkoliikenteeseen, kävelyyn tai pyöräilyyn johtaa pääsääntöisesti aina säästöihin. Taulukossa 2 on esitetty laskennallisesti viiden kilometrin pituiseen työmatkaan kuluva aika, kustannukset ja energiankulutus vuodessa.

Taulukko 2. Työmatkaan kuluva aika, kustannukset ja energian kulutus 5 kilometrin työmatkalla vuodessa (Silfverberg 2005, Autoliitto 2004, YTV 2005a).

	Henkilöauto	Joukkoliikenne	Pyörä	Kävely
Aika [min]	12	20	22	50
Hinta [€/ vuosi]	840 / 720 *	442 **	100 ***	50 ****
Henkilökohtainen kulutus [kcal / vuosi]	0	12 000	69 200	116 500

* 0,35 snt/km (auto ostettu uutena) / 0,30 snt/km (auto ostettu vanhana)

** Helsingin sisäinen vuosilipun hinta

*** Varusteiden arvioitu hinta / vuosi

**** Kenkien kuluminen

Työntekijälle voi koitua taloudellisia säästöjä myös tilanteessa, jossa hän työmatka- ja hyötyliikunnalla korvaa kalliiden kuntosalien käyttöä.

Työnantajalle koituu taloudellisia säästöjä, kun työntekijöiden sairaslomat ja työterveyshuollon kulut pienenevät parantuneen yleiskunnon ja vireyden vuoksi. Konkreettisia taloudellisia hyötyjä koituu myös esimerkiksi vähentyneestä paikoitustarpeesta. Työntekijöiden siirryttyä käyttämään kestävämpiä liikennemuotoja vähenevät myös työsuhdeautoilusta aiheutuvat kulut. Työnantajan kannalta onkin edullisinta, että työntekijät taittavat työmatkansa joko kävellen tai julkisilla kulkuneuvoilla. (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002.)

Työmatkaliikkumisen ohjauksen ansiosta työnantaja hyötyy myös, jos työntekijöiden rekrytointi helpottuu, kun liikkumismahdollisuuksia parannetaan. Yleisesti työnantajalle koituvat säästöt ja hyödyt ovat saavutettavissa vasta pitkällä aikavälillä.

Työmatkaliikkumisen ohjaus tuottaa yhteiskunnalle taloudellisia säästöjä, kun liikenne-, ympäristö- ja terveydenhoitokustannukset pienenevät. On laskettu, että säännöllinen arkiliikunta vähentää yksilön vuotuisia sairaanhoitokuluja keskimäärin 1 000 eurolla vuodessa. Jos pyöräily saataisiin kaksinkertaistumaan, yhteiskunta säästäisi terveydenhoitokuluissa jopa 200 miljoonaa euroa vuodessa (Hassi 2005). Lisäksi säästöjä kertyy, kun olemassa olevia liikennepalveluita käytetään tehokkaasti hyväksi ja väyläkapasiteettia ei tarvitse laajentaa, eikä uusia parkkipaikkoja rakentaa. Tällöin kallista maapinta-alaa säästyy muihin tarkoituksiin. Yhteiskunnan kannalta onkin edullisempaa rakentaa kevyen liikenteen väyliä kuin kallista katuverkkoa. Katuverkon rakentamiskustannukset ovat noin 5-7 kertaa suuremmat kuin kevyen liikenteen väylän rakentamiskustannukset (Suomen luonnonsuojeluliitto 2001). Välillisesti säästöjä saattaa syntyä myös esimerkiksi onnettomuuskustannusten pienentyessä, kun öljynkuljetukset vähenevät.

Taloudellisia ja ympäristöhyötyjä ei kuitenkaan synny, jos joukkoliikenteen käyttäjät siirtyvät kevyen liikenteen käyttäjiksi. Joukkoliikennematkustajien väheneminen nimittäin vähentää joukkoliikenneyristysten tuloja.

2.4.5 Aikasäästö

Liikkumisen ohjauksen myötä osalle työntekijöistä koituu myös aikasäästöjä. Kun työmatka taitetaan polkupyörällä tai kävellen, niin työpäivän jälkeen ei enää tarvitse harrastaa ylimääräistä liikuntaa, vaan aikaa jää enemmän esimerkiksi perheelle. Jos työmatka puolestaan kuljetaan joukkoliikennevälineellä, voi matka-ajan käyttää hyödyksi esimerkiksi lukemalla.

Matka-aikasäästöä saattaa myös kertyä esimerkiksi siitä, että pyörä on usein kokonaismatka-ajaltaan nopeampi kulkutapa kuin henkilöauto, etenkin ruuhka-aikaan. Taajamissa pyörän nopeus autoon verrattuna korostuu etenkin lyhyillä matkoilla, kun matka-ajassa otetaan huomioon pysäköinti ja liityntäkävelyt molemmissa päissä.

Jokainen auto vähemmän liikenteessä parantaa liikenteen sujuvuutta, jolloin yleinen matka-aika lyhenee. Pientenkin kulkutapasiirtymien merkitys korostuu ruuhkautumisen lisääntyessä. Viranomaisten tulisikin löytää motivaatio liikkumisen ohjauksen tukemiselle juuri tämänkaltaisten vaikutusten merkittävydestä.

2.5 Käynnissä olevia liikkumisen ohjauksen hankkeita

Vuoden 2005 alkupuolella Helsingin Energia (Helen) ja Helsingin kaupungin ympäristökeskus käynnistivät Helsingin työmatkaliikkumisen ohjaushankkeen (LIKKIS). Hanke on pilottina mukana Suomen kestävän kehityksen toimikunnan Liikkuva Suomi -työohjelmassa, josta hanke on myös saanut rahoitusta. Hanke valmistuu vuoden 2005 aikana. (Helsingin kaupunki 2005b.)

LIKKIS-hankkeen tarkoituksena on tehdä sekä Helsingin Energialle että Helsingin kaupungin ympäristökeskukselle oma työmatkasuunnitelma. Lisäksi hankkeessa tuotetaan Internetsivusto yleiseen käyttöön. Sivustolle (www.hel.fi/ymk/luovastitoin.fi) on koottu

ideoita ja vinkkejä, miten työpaikat voivat vaikuttaa henkilöstönsä liikkumiseen ja kulkutapoihin. Mukana on esimerkkejä työpaikoista, joissa on jo otettu käyttöön erilaisia hyväksi havaittuja keinoja. Sivusto palvelee sekä yksittäisiä henkilöitä että työpaikkoja. Sivustolla kerrotaan myös, miten työpaikka voi suunnitelman avulla kehittää työmatkaliikkumista ja kytkeä sen osaksi toimintaa. (Helsingin kaupunki 2005b, Vilkuna 2005.)

Vuoden 2004 lopussa käynnistyi Helsingin kaupungin ja ympäristöministeriön yhteinen hanke ”Liikkumisen ohjauksen soveltuvuus Helsingin Jätkäsaaressa”. Työn tavoitteena oli selvittää, mitä konkreettisia liikkumisen ohjauksen keinoja Helsingin Jätkäsaareen rakennettavalla uudella asuinalueella voitaisiin toteuttaa. Lisäksi työssä luodaan pohjaa aluesuunnittelun yhteydessä tehtävälle liikkumisen ohjauksen suunnittelutyölle. Työ valmistui vuoden 2005 syksyllä. (Helsingin kaupunki 2005d.)

Vuoden 2005 keväällä valmistui yhteispohjoismaalainen tutkimus liikkumisen ohjauksen nykytilasta pohjoismaissa, ”Mobility Management in the Nordic Countries”. Projektin kesti noin puolitoista vuotta ja sen tavoitteena oli kerätä, analysoida ja tiedottaa työmatkaliikenteen ohjaukseen liittyvistä hankkeista pohjoismaissa. Yhteistyössä olivat mukana Suomen lisäksi Ruotsi, Norja ja Tanska. (The Nordic Council of Ministers 2005.)

3 LIKKUMISTOTTUMUKSIIN VAIKUTTAMINEN

3.1 Keinot

Liikkumisen ohjauksen keinot ovat pääsääntöisesti pehmeitä keinoja, jotka muokkaavat ihmisten asenteita ja joiden avulla ohjataan ja kannustetaan työmatkaliikennekäyttäytymistä kohti henkilöautoilulle vaihtoehtoisten ja ympäristön kannalta edullisempien liikennemuotojen käyttöä (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002). Keinot voivat pitää sisällään suurtaakin potentiaalia ihmisten kulkutapatottumusten muuttamiseksi ilman, että ne vaativat suuria taloudellisia investointeja (EPOMM 2005b).

Jo pelkillä pehmeillä keinoilla, kuten aktiivisella tiedottamisella on mahdollista saada muutosta aikaiseksi. Työmatkaliikkumisen tehokkaaksi vaikuttamiseksi tarvitaan kuitenkin sekä pehmeitä että kovia keinoja rinnakkain. Pehmeiden ja kovien keinojen raja on kuitenkin häilyvä ja suhteellinen. Onko esimerkiksi kadun muuttaminen kävelykaduksi pehmeä vai kova vaikuttamisen keino? Toisaalta autoilijoiden toimintaa rajoitetaan, mutta kävelijöiden ja pyöräilijöiden toimintaa edistetään. Voidaan myös kysyä, pitääkö autolla ylipäänsä päästä joka paikkaan aina ja ilmaiseksi. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Radikaaleihin rajoittaviin keinoihin ei kuitenkaan ainakaan aluksi kannata ryhtyä, jotta koko liikkumisen ohjauksen käsite ei saisi negatiivista leimaa. Keppikeinot aiheuttavat usein vain ongelmia ja skismaa työyhteisössä. Muutoksen, kuten esimerkiksi työpaikan muuton yhteydessä voidaan radikaalejakin keinoja käyttää helpommin. Tällöinkään niitä ei saa korostaa vaan niitä tulee pitää luonnollisena osana muuton aiheuttamia muutoksia. Kaiken kaikkiaan liikkumisen ohjaustoiminnan tulee olla johdonmukaista ja laaja-alaista. Keinojen tulee olla ymmärrettäviä ja toiminnan tavoitteen laajasti hyväksytty. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Työmatkaliikkumisen ohjauksen keinojen tulee olla tarkasti mietittynä juuri kyseistä työpaikkaa varten. Vain yhden ohjauskeinon toteuttaminen ei voi saada muutosta aikaiseksi, vaan keinoista tulee muodostaa kuhunkin tilanteeseen ja kohteeseen sopivia toimenpidekokonaisuuksia. Toimenpidekokonaisuuksien tulisi pitää sisällään sekä taloudellisia ohjauskeinoja, fyysisiin olosuhteisiin liittyviä keinoja, toimintatapamuutoksia ja aktiivista tiedottamista. Erityisesti rajoittaville toimenpiteille tulee tarjota samanaikaisesti useita korvaavia toimintamalleja, joiden tiedetään olevan realistisia ja työntekijöiden hyväksymiä. Kokonaistavoitteen tulee olla työntekijöille selvä. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Keinoja määriteltäessä tulisi pyrkiä mahdollisimman monipuoliseen keinovalikoimaan siten, että työntekijöille välittyisi tunne, että jokaiselle tarjotaan jotakin. Kukaan ei muuta omia hyväksi havaittuja liikkumistottumuksiaan ainoastaan yhteiskunnallisen edun nimissä, vaan muutokseen tarvitaan aina henkilökohtainen kimmoke. Helsingin Jätkäsaaren liikkumisen ohjaus –hankkeessa alueen tulevien asukkaiden profiloinnissa on käytetty esimerkkinä RISC Monitorin kehittämiä kuluttajatutkimuksen menetelmiä. RISC Monitorin tutkimusta mukaillen Jätkäsaaren tuleva liikkumispalvelujen potentiaalinen käyttäjäkunta voidaan jakaa arvoiltaan ja tottumuksiltaan erilaisiin ryhmiin, joissa korostuvat erilaiset yksilölliset

ominaisuudet. Jaottelun avulla pystytään määrittelemään kullekin ryhmälle oikeanlaisia palveluita ja markkinointia. (Helsingin kaupunki 2005d.)

Liikkumisen ohjauksen keinoja määriteltäessä tulee huomioida, että auton käyttötarvetta ei voida kokonaan poistaa. Työnantajan tulee siis tarjota myös keinoja, joilla autojen käyttöä voidaan tehostaa. Tällaisia keinoja voivat olla esimerkiksi kimpapakyydit, yhteiskäyttöautot, kotiinkuljetuspalvelut, taksipalvelut, auton pysäköintipalvelut sekä taloudelliseen ajotapaan liittyvät kurssit ja toiminnot. Luultavaa myös on, että kaikissa tapauksissa joukkoliikenne tai kevyt liikenne ei yksinään tarjoa henkilöautolle kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Yhdistämispalveluiden kuten liityntäpysäköinnin avulla voidaan vähentää auton käyttöä mm. pitkillä matkoilla ja mahdollistaa esimerkiksi pyörä + juna yhdistelmien sujuva käyttö. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Ennen keinojen käyttöönottoa tulisi arvioida niiden vaikutukset ja määritellä toiminnan tavoitteet niiden mukaan. Liikkumisen ohjauksen vaikutuksia ja hyötyjä on kuitenkin erittäin vaikea arvioida luotettavasti etukäteen. Keinoista koituvat hyödyt ja haitat kohdistuvat eri tavoin työntekijään, työnantajaan ja yhteiskuntaan. Keinoja tulee tarkastella aina kaikista kolmesta näkökulmasta kattavan kokonaiskuvan saamiseksi. Työmatkaliikkumisen ohjauksen hyötyjä on tarkasteltu lähemmin luvussa 2.4.

Liikkumisen ohjauksen eri keinoja on esitelty varsin kattavasti mm. seuraavissa raporteissa: ”Liikkumisen ohjaus ja sen soveltamismahdollisuudet Tampereen seudulla” (Kiiskilä ym. 2002), ”Uutta liikkumiskulttuuria suomalaisille työpaikoille -työmatkaliikenteen ohjausta Suomeen” (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002) ja ”Työ- ja työasiointimatkojen turvallisuus- ja ympäristöriskien hallinta yrityksissä ja organisaatioissa” (Pöllänen ym. 2003).

3.2 Eri tahojen vaikutusmahdollisuudet

Koska liikkumisen ohjaus ja työmatkaliikkumisen ohjaus liittyvät laaja-alaisesti monen yhteiskunnan sektorin toimintaan, kohdistuvat myös liikkumisen ohjauksen keinot moniin yhteiskunnan toimijoihin. Keinot voidaan jakaa karkeasti julkishallinnon keinoihin, maankäytön suunnittelun keinoihin ja työnantajan keinoihin.

Yhteiskunta voi vaikuttaa ihmisten liikkumiseen verotuksellisin ja taloudellisin ohjauskeinoin sekä lainsäädännön ja ohjeiden kautta. Tällä hetkellä ajankohtaisin kysymys on työsuhdematkalippu, jonka verotusarvon laskemisesta hallitus teki päätöksen elokuussa 2005. Muita julkishallinnon keinoja ovat esimerkiksi kilometrikorvaukset, työmatkavähennykset, työsuhdeautojen ja autopaikkojen verokohtelut sekä rakentamisaikaiset määräykset. Julkishallinnon keinot ovat kuitenkin usein monimutkaisia ja vaikuttavat myös muuhun kuin liikennesektoriin. Toimenpiteisiin ei voida ryhtyä ilman laajaa yhteiskunnallista keskustelua ja selvittämättä ensin toimenpiteiden seurannaisvaikutuksia muilla yhteiskuntaelämän aloilla.

Maankäytön suunnittelulla voidaan merkittävästi vaikuttaa ihmisten liikkumistarpeisiin ja -mahdollisuuksiin. Kattava kevyen liikenteen verkosto ja selkeät yhteydet julkisen liikenteen pysäkeille houkuttelevat ihmisiä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen käyttäjiksi. Maankäytön suunnittelun keinot liittyvät pääsääntöisesti yleisesti liikkumisen ohjaukseen,

mutta niillä on yhtymäkohtia myös työmatkaliikkumisen ohjaukseen esimerkiksi työpaikan sijaintia suunniteltaessa.

Perinteisesti työmatkaliikenteeseen liittyvät toimenpiteet ovat työnantajien osalta rajoittuneet autopaikkojen tarjontaan, työsuhteautoihin ja TYKY-toiminnan kautta vapaa-ajan pyöräilyn tai kävelyn kannustamiseen. Työpaikoilla on kuitenkin hyvät mahdollisuudet vaikuttaa aktiivisesti henkilöstön työmatkoihin ja liikkumiseen työpäivän aikana.

Monet työnantajan käytössä olevat keinot ovat luonteeltaan kannustavia ja siten työntekijöiden keskuudessa helposti hyväksyttäviä. Kannustimien ohella työpaikoilla voidaan asettaa rajoituksia esimerkiksi autopaikoille ja oman auton käytölle työmatkoilla. Henkilöstölle koituvien keinojen tulee olla pääasiallisesti toimenpiteitä, joilla ei hankaloiteta kenenkään nykyistä liikkumista vaan liikkumiselle luodaan ainoastaan uusia mahdollisuuksia. Nykyisiin saavutettuihin etuihin puuttuminen koetaan kuitenkin usein työntekijöiden keskuudessa negatiivisena asiana, jolloin rajoitukset voivat aiheuttaa vastarintaa. Liian voimakkaiden keinojen käyttö voi myös vähentää työpaikan houkuttelevuutta. Esimerkiksi vuonna 2002 tehdyn tutkimuksen mukaan työsuhteauton hankintamahdollisuuden poisto saattaisi Soneralla vähentää muutaman kymmenen työntekijän sitoutumista työpaikkaan (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002).

3.3 Saako työmatkoja ohjata?

Työnantajien oikeus ohjata ja puuttua työntekijöidensä työmatkoillansa käyttämiin kulkutapavalintoihin on kaksijakoinen. Toisaalta työmatka on työntekijän omaa aikaa, siitä ei makseta palkkaa. Tämän näkökannan perusteella työnantajalla ei moraalisesti ole oikeutta ohjata työntekijöidensä työmatkaliikkumista. Toisaalta työmatka on osittain työnantajan suojeluksessa, sillä mikäli työmatkan aikana sattuu onnettomuus, on työntekijä vakuutettu työpaikan puolesta (Työturvallisuuslaki 738/2002). Lisäksi jokainen työpaikka puuttuu työntekijöiden työmatkaan jo nykyäänkin sijoittumispäätösten, kiinteistön ominaisuuksien yms. seikkojen välityksellä.

Työpaikan johdon tekemä päätös työpaikan sijainnista vaikuttaa siihen onko työmatkan teko ylipäättänsä mahdollista joukkoliikenteellä, kevyellä liikenteellä tai henkilöautolla. Työpaikan tontin ja kiinteistön puitteissa johdolla on monenlaisia mahdollisuuksia vaikuttaa työntekijöidensä liikkumistottumuksiin. Työpaikkakiinteistö ja sen omistaja on vastuullinen tehtävistä muutoksista. Työnantajat voivat yleensä hyvin pitkälle käyttää tätä tontin omistajan tai kiinteistönomistajan valtaa riippumatta siitä omistavatko he kiinteistön vai ovatko siinä vuokralla. Työpaikkakiinteistön sosiaalililat, pyöräpysäköinti- ja työsuhteauton saantimahdollisuudet vaikuttavat työntekijöiden kulkutapaan. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Työnantaja puuttuu työntekijänsä työmatkaan myös tarjoamalla pysäköintipaikkoja autoille. Maksuton autopaikka on tavallaan työsuhte-etu autoilijoille ja vastaavasti ne, jotka kulkevat työmatkansa muulla tavoin jäävät tästä edusta paitsi. Työpaikka saattaa myös myöntää työsuhteauton työntekijän asemaan liittyen vaikka todellista auton käyttötarvetta työtehtävien hoidossa ei olisikaan. Näihin etuihin puuttuminen on todella vaikeaa, sillä harva haluaa luopua jo saavutetusta edusta. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Työnantajan lisäksi myös lainsäädäntö määrittelee työpaikkakiinteistöön liittyviä asioita. Pysäköinnin suunnittelu liittyy osaltaan maankäytön suunnitteluun, joka puolestaan on kunnan vastuulla. Kiinteistön autopaikoista määrätään asemakaavoissa ja rakennusluvissa, joita ohjaa maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999). Pysäköintitarve on kuitenkin niin tilanne- ja olosuhderiippuvaista, että valtakunnallisten normien asettaminen ei ole käytännössä mahdollista eikä hyödyllistäkään.

Työpaikkojen sosiaalityloista ja niiden puitteista määrätään työturvallisuuslaissa (738/2002). Laki on laadittu puhtaasti työturvallisuusnäkökulmasta, eikä sillä ole kytkeä työmatkojen kulkutapavalintaan. Lain mukaan työpaikalla tai sen välittömässä läheisyydessä on työntekijöiden käytettävissä oltava työn luonne ja kesto sekä työntekijöiden lukumäärä huomioon ottaen riittävät ja asianmukaisesti varustetut peseytymis-, pukeutumis- ja vaatteiden säilytystilat, ruokailu-, lepo- ja käymälätilat sekä muut henkilöstötilat. Rakennuttajilla sekä kiinteistön omistajilla on kuitenkin mahdollisuus parantaa sosiaalitylojen tasoa vastaamaan myös työmatkaliikkujien tarpeisiin. Myös työnantaja voi vuokralaisena esittää toiveita ja ottaa asian esille ainakin uutta toimipaikkaa etsiessä.

Työntekijä käyttää mahdollisesti julkista liikennettä työmatkallaan ja saapuu työpaikalle pääsääntöisesti julkisia katuja ja teitä pitkin. Tällöin työntekijä on julkisen lainsäädännön alaisuudessa. Työntekijän työmatkaan liittyy siis monia yhtymäkohtia lainsäädäntöön ja työpaikan sisäisiin periaatteisiin, joita muuttamalla voitaisiin ohjata työntekijöiden liikkumista. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Viime vuosina perinteinen työajan käsite on muuttunut ja ”kellokortti” on menettänyt merkitystään. Nykyisin työn tuloksella on enemmän merkitystä kuin siihen käytetyllä ajalla. Tekniikka on lisäksi mahdollistanut työskentelyn työpaikan ulkopuolella etätyönä tai esimerkiksi junassa työmatkalla. Kun työnantajien suhtautuminen työajan suhteen on muuttunut, tulisi muutosta tapahtua myös työmatkojen suhteen. Esimerkiksi moni kauempaa töissä käyvä kulkisi varmasti työmatkansa esimerkiksi junalla, mikäli saisi korvausta junassa tekemästään työstä. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Työnantajan puuttuminen työntekijän työmatkoihin tulisi olla niin työntekijän kuin työnantajankin kannalta positiivinen asia, josta molemmat osapuolet kokevat hyötyvänsä. Yleisperiaatteena liikkumisen ohjauksessa onkin, että työnantaja tarjoaa erilaisia keinoja, mutta lopullinen valinta on työntekijällä itsellään. Keinojen tarkoituksena ei ole määrätä yleisesti, että kaikkien työntekijöiden tulee esimerkiksi pyöräillä töihin, vaan tarjota olosuhteet, joissa pyöräily olisi ylipäättään mahdollinen vaihtoehto. Kaiken kaikkiaan voidaan sanoa, että työnantajalla on oikeus puuttua työntekijän kulkutapatottumuksiin, mutta toimenpiteiden tulisi olla ns. pehmeitä, houkuttelevia toimenpiteitä, joilla ei rajoiteta tarpeettomasti kenenkään liikkumismahdollisuuksia.

4 LIKKUMISEN OHJAUKSEN HALLINNAN VASTUU SUOMESSA

4.1 Työpaikkojen vastuu

Koska työpaikat aiheuttavat valtavan määrän säännöllisesti toistuvaa liikennettä, niiden tulisi myös ottaa vastuu synnyttämänsä liikenteen aiheuttamista haitoista. Varsinaista lain tai säädösten määrittelemää velvollisuutta liikkumisen ohjauksesta työpaikoilla ei ole. Viime vuosina työnantajien mahdollisuuksiin vaikuttaa työntekijöidensä liikkumistottumuksiin on kuitenkin kiinnitetty paljon huomiota. Esimerkiksi Helsingin kaupungissa liikkumisen ohjauksen kehittäminen on otettu tavoitteeksi Helsingin ekologisen kestävyuden ohjelmassa vuosille 2005–2008 (Helsingin kaupunki 2005c).

Perinteisesti työnantajalle on riittänyt, että työntekijä on saapunut työpaikalle sovittuun aikaan mennessä. Työntekijän käyttämällä kulkutavalla ei ole ollut työnantajan kannalta minkäänlaista merkitystä. Yrityksissä on kuitenkin viime aikoina ryhdytty laatu- ja ympäristöasioiden ohella korostamaan yhteiskunnallista vastuuta. Työnantajan perinteistä vastuualuetta laajemmalle ulottuvan työpaikan koko liikkumiskulttuurin uudelleenarviointi on omiaan osoittamaan tällaista vastuunottoa.

Työpaikoilla on hyvät mahdollisuudet vaikuttaa aktiivisesti henkilöstön työmatkoihin ja liikkumiseen työpäivän aikana. Työnantaja on selkeä taho, joka pystyy koordinoitusti toteuttamaan liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä. Työnantajia tulisikin aktivoida erilaisten säännösten ja suositusten avulla kiinnittämään huomiota työntekijöidensä liikkumisolosuhteisiin ja mahdollisuuksiin parantaa niitä.

4.2 Yhteiskunnan vastuu

Vastuuta liikkumisen ohjaamisesta ei kokonaisuudessaan voi siirtää yrityksille, sillä monet yhteiskunnalliset reunaehdot, kuten lait, säädökset ja rakennusmääräykset rajoittavat työnantajien mahdollisuuksia vaikuttaa työhön liittyvään liikenteeseen. Valtaosa työnantajista ei myöskään kiinnitä työntekijöidensä työmatkaan huomiota eikä lähde toteuttamaan liikkumisen ohjausta työpaikallaan, ellei ulkoinen hallinto luo sille paineita. Yhteiskunnan tulisikin tukea ja velvoittaa työnantajia toteuttamaan liikkumisen ohjausta. Julkisten organisaatioiden tulisi ottaa selkeä rooli asian edistämisessä. Liikenne- ja viestintäministeriön teettämien pilottiprojektien kautta saadaan arvokasta tietoa ja kokemuksia liikkumisen ohjauksesta. Esimerkkien avulla liikkumisen ohjausta on helpompi markkinoida.

Liikkumisen ohjauksen laajamittaiseksi ymmärtämiseksi ja huomioonottamiseksi asia tulisi sisällyttää useisiin jo olemassa oleviin, liikennekysymyksiä käsitteleviin organisaatioihin sekä valtionhallinnossa että paikallistasolla. Organisaatioiden vastuut tulisi selkeästi määritellä, jotta jokaisella osapuolella olisi selkeä oma tehtävänsä, jota ei voi jättää toteuttamatta tai sysätä toiselle. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Liikenne- ja viestintäministeriöllä on erityisesti työn alkuvaiheessa merkittävä rooli, sillä se ohjaa lainsäädännön ja rahoituksen kautta eri liikennealan toimijoita sekä edistää myös

kansainvälistä liikennepolitiikkaa. Suurin osa liikennepolitiikan päätöksistä syntyy kuitenkin kuntien tasolla. Liikkumisen ohjauksen periaatteet tulee tämän vuoksi viedä myös osaksi kunnan suunnittelijoiden periaatteita. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Tiehallinnolla on merkittävä rooli Suomen yleisen tieverkon kehittämisessä. Päärooli on valtakunnallisilla yhteyksillä, mutta yleisillä teillä on myös seudullisen liikenteen välitystehtävä. Tiehallinnon vaikutusvalta ei ulotu taajamien keskustoihin, joissa olisi eniten mahdollisuuksia vaikuttaa liikennejärjestelyillä alueen toimivuuteen kestäviä kulkutapoja hyödyntäen. Suurten kaupunkiseutujen yleisten teiden toimivuus riippuu kuitenkin entistä enemmän yhteisestä liikennejärjestelmästä. Työmatkaliikenteen ruuhkautumisongelmat koskettavatkin taajamateiden lisäksi myös suurten kaupunkiseutujen pääteitä.

Vaikka Tiehallinnolla yksin ei ole mahdollisuuksia vaikuttaa keskusta-alueiden liikennejärjestelyihin, näkyvät liikkumisen ohjauksen vaikutukset myös sen toiminnassa esimerkiksi väyläinvestointien tarpeen vähenemisenä tai lykkäytymisenä. Tiehallinnon tulisi tuntee vastuunsa konseptin kehittämisessä ja edistämässä. Esimerkiksi tien kehittämissuunnitelmaa tehdessä tulisi autoliikenteen toimivuuden lisäksi tarkastella tieverkon toimivuutta kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen kannalta. Tiehallinnon tulisi omia suunnitteluohjeita päivittäessään lisätä niihin menettelyt kestävien liikennemuotojen olosuhteiden tarkastelusta ja toteutuksesta.

Työmatkaliikkumisen ohjauksen edistämiseksi yritystasolla tulisi muodostaa jokin selkeä taho, jonka puoleen yritykset voisivat kääntyä. Aluksi voitaisiin hyödyntää liikkumisen ohjauksen luomaa yleistä verkostoa ja jo olemassa olevia organisaatioita (Asiantuntijahaastattelut 2005). Liikkumisen ohjauksen tulisi olla yleisesti hyväksytty myös maankäytön suunnittelussa ja liikennesuunnittelussa, jotta luotaisiin tarvittavat puitteet työmatkaliikkumisen edistämiseksi kaupunkiympäristössä.

Työmatkaliikkumisen ohjauksen edistämiseksi tulisi nimetä asiasta valtakunnallisesti vastaava henkilö jonkin jo olemassa olevan organisaation yhteyteen. Vastuuhenkilö hoitaisi työmatkaliikkumisen ohjauksen markkinointia ja yhteydenpitoa työmatkasuunnitelmaa laatiin yrityksiin. Toisena mahdollisuutena olisi, että liikenne- ja viestintäministeriö palkkaisi jonkin suunnitteluyrityksen projektiluontoisesti toimimaan työmatkaliikkumisen ohjauksen markkinoijana ja työmatkasuunnitelmien tekijänä.

Työmatkaliikkumisen ohjauksen kehittämistä ei kuitenkaan voida kokonaan siirtää yksityisen suunnitteluyrityksen vastuulle, sillä yrityksillä ei välttämättä ole mahdollisuuksia toimia kokonaisuuden kannalta edullisesti ja pitkäjänteisesti (Asiantuntijahaastattelut 2005). Yksityisen tahon yritykset hakevat toiminnaltaan aina kannattavuutta, mitä tämänkaltaisen asian markkinoiminen ei ainakaan alkuvuosina luultavastikaan olisi. Esimerkiksi suomalainen liikennealan konsulttiyritys LT-konsultit Oy (nyk. WSP LT-Konsultit Oy) on myynyt yrityksille liikkumisen ohjaukseen liittyvää suunnittelutyötä, mutta hanke ei ole ottanut tuulta purjeisiinsa. Yritykset eivät ehkä ole tunteneet asiaa omakseen, kun ulkoista velvoitetta suunnitelmien laatimiselle ei ole ollut (Stenvall 2005).

Kun liikkumisen ohjauksen käsite on vielä melko tuntematon, on luultavaa, että yritykset eivät lähde toimintaan mukaan, jos ne joutuvat maksamaan työmatkasuunnitelmien laatimisesta tai ulkopuolisen avun käytöstä rahallista korvausta. Toiminnan käynnistämisen

heikkoutena nähdään myös se, että siihen osallistumisesta ei saa mitään konkreettista, välittömästi ilmenevää hyötyä. Liikkumisen ohjauksen hyödyt ovatkin enemmän yhteiskunnallisia ja pidemmän ajan kuluttua ilmeneviä. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

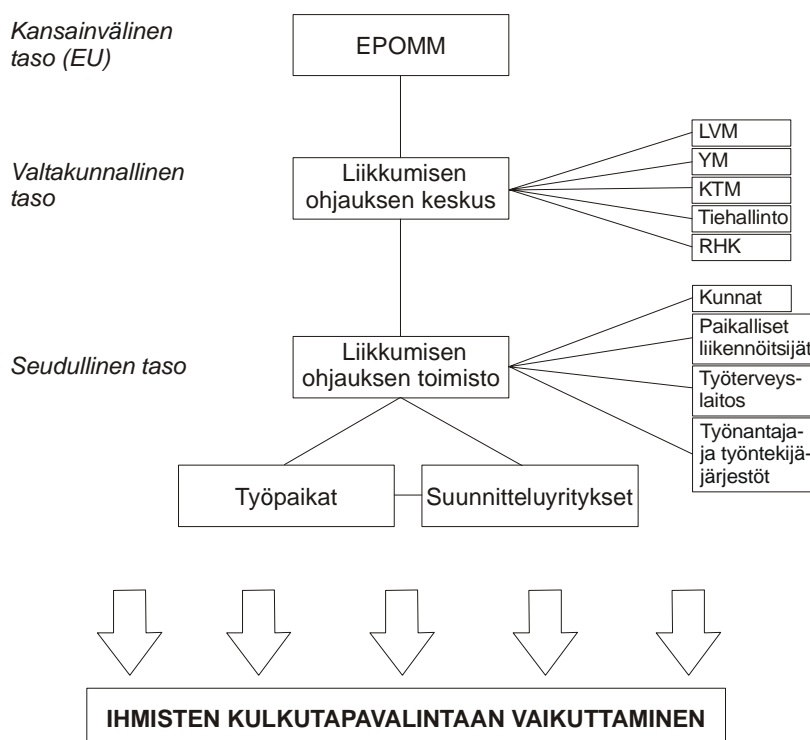
Työn rahoittaminen voikin aluksi olla vaikeaa. Alkuvaiheessa liikenne- ja viestintäministeriön ja kuntien tulisikin taloudellisesti tukea toimintaa. Kun työmatkaliikkumisen ohjauksesta on selkeästi todettavissa olevia konkreettisia tuloksia, voidaan toimintaa pikkuhiljaa yksityistää ja eriyttää julkisesta hallinnosta. Tässä vaiheessa tulee pohtia uudelleen, olisiko tarpeen perustaa erillinen nimenomaan liikkumisen ohjauksesta vastaava taho. Esimerkiksi liikenneturvallisuuksikysymyksillä on oma edistäjäorganisaationsa: Liikenneturva.

Asiantuntijahaastatteluiden mukaan liikkumisen ohjaustoimisto voisi liikennesuunnittelun yhteydessä auttaa yrityksiä tekemään työmatkaliikenteen suunnitelmia ja ylläpitäisi eräänlaista tietopankkia. Toimisto toimisi myös linkkinä kuntien rakentamisen ja suunnittelun suuntaan. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Uuden toimintayksikön perustamisen heikkoina puolina olisi aluksi pienimuotoinen toiminta. Kun toiminnasta vastaisi luultavimmin vain yksi tai muutama ihminen, koko toiminnan kehittyminen olisi täysin riippuvaista näiden yksittäisten henkilöiden työpanoksesta. Lisäksi toiminnan ollessa näin pienimuotoista ei tietoa välity tai jakaannu tarpeeksi. Pienimuotoisesta järjestötoiminnasta löytyy kuitenkin hyviäkin esimerkkejä kuten Pyöräilykuntien verkosto ry. Verkosto on kunnallishallinnon, valtionhallinnon, Tiehallinnon, yritysten ja järjestöjen sekä muiden tahojen välinen yhteistyöverkosto, jonka tarkoituksena on pyöräilyn ja pyöräilyolosuhteiden valtakunnallinen edistäminen (Pyöräilykuntien verkosto ry 2005). Toisena suomalaisena esimerkkinä voidaan mainita jyvaskyläläinen JAPA ry, joka edistää kestävän kehityksen mukaista toimintaa mukaan lukien myös kestävää työmatkaliikennettä (JAPA ry 2005).

Työmatkaliikkumisen ohjauksen keskusorganisaatioon tulee ottaa mukaan niin julkisen hallinnon kuin yksityisten tahojenkin edustajia, jotta liikkumisen ohjauksesta muodostuisi kattava ja laaja kokonaiskuva. Verkostossa voisi toimia myös suunnittelualan konsulttiyrityksiä, jotka käytännössä toteuttaisivat liikennealan suunnitelmia. Ei siis riitä, että asia tuodaan ainoastaan päättäjien ja hallinnosta vastaavien tahojen tietoisuuteen, vaan se tulee myös välittää operatiivisten yksiköiden toimintaan.

Kuvassa 8 on esitetty mahdollinen työmatkaliikkumisen ohjauksen organisoinnin malli Suomessa.



Kuva 8. Työmatkaliikkumisen ohjauksen organisoinnin malli Suomessa.

Liikkumisen ohjauksen mallia ei voida suoraan lähteä hakemaan ulkomailta, sillä maiden välillä on merkittäviä yhteiskuntarakenteellisia eroja. Myös erilaiset ilmasto-olosuhteet vaikuttavat kussakin maassa ihmisten liikkumistottumuksiin.

4.3 Organisointi työpaikoilla

4.3.1 Johdon motivointi

Yritysten ja etenkin johdon motivointi saattaa olla haastavaa. Vaikka yrityksen johto näkisikin asian yleisesti hyvänä ja hyödyllisenä, se ei kuitenkaan välttämättä koe asiaa omakseen. Yhteisen ja yhteiskunnallisen hyvän vuoksi työpaikat eivät lähde toteuttamaan liikkumisen ohjauksen mukaisia toimenpiteitä. Yrityksen johtoa lähestyttäessä tulee selkeästi esittää miksi juuri työpaikkojen tulee ottaa vastuu ihmisten liikkumisesta ja mitä konkreettisia hyötyjä työnantajalle tästä koituu. *"Ei ne rupee tekemään mitään, jos sillä ei oo joku hyöty, joko suora raha ettei tarte parkkipaikkoja, työntekijät on terveempiä, ei sairastele, tekee pidempään töitä, ei jää eläkkeelle aikaisemmin. Sitten tietysti onhan siellä pr-juttu, että joku yritys voi profiloitua kestävän kehityksen yritykseksi, joka saa sillä tavalla mainetta ja imago."* (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Yrityksen johtoon kohdistuva motivointi voi tulla joko yhteiskunnan suunnalta tai työntekijöiden vaatimuksesta. Yhteiskunnan suunnalta tuleva motivointi on usein velvoittavaa ja se saatetaan kokea enemmänkin rasitteena kuin hyötynä. Kestävien liikkumismuotojen edistämistyö saattaakin jäädä pelkälle strategiatasolle ilman, että se johtaa konkreettisiin toimenpiteisiin. Motivoituneiden työntekijöiden vaatimuksesta alkanut toiminta puolestaan

voi olla erittäin hedelmällistä, koska sillä on alusta lähtien kannatusta nimenomaan työntekijöiden keskuudessa. ”*Sen asian tärkeäksi tekeminen kaikilla asteilla on se, jolloin vasta voi syntyä pysyvää jälkeä elikkä sen herätyksen täytyy syntyä laajasti ja se vaikuttaa ketjureaktion kaltaisesti.*” (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Liikkumisen ohjauksen kaltaisten hankkeiden käynnistäminen voi pienemmissä yrityksissä olla helpompaa kuin suurissa. Pienissä ja keskisuurissa yrityksissä johto voi esimerkiksi olla suurten yritysten johtoa suostuvaisempi erilaisille kokeiluille, sillä niissä toiminnasta aiheutuvat investoinnit ovat yleisesti pienemmät. Suurissa yrityksissä voidaan myös kokea ongelmana, minkä yksikön alaisuuteen liikkumisen ohjaus sijoitetaan. Vaikka tosiasiasa liikkumisen ohjaus koskettaa koko laitosta ja monia eri toimijoita, tulee se taloudellisten tai hallinnollisten syiden johdosta sijoittaa yhden yksikön vastuulle. Vastuun ottavaa yksikköä tulee erityisesti motivoida ottamaan toiminnassaan huomioon myös oman yksikkönsä ulkopuolinen toiminta.

4.3.2 Henkilöstön motivointi

Julkisen sektorin organisaatioiden tekemisissä päätöksissä liikennejärjestelmän kehittämiseksi on tyypillisesti kyse yhteiskunnan hyvinvoinnin edistämisestä. Vastaavasti yksityinen ihminen pyrkii päätöksillään lisäämään omia hyötyjään ja yritysten päätöksillä pyritään edistämään yrityksen taloudellista tuloksellisuutta. Työmatkaliikkumisen ohjauksessa pyritään kestävän kehityksen mukaisiin ratkaisuihin, joista niin työntekijät, työnantajat kuin yhteiskuntakin hyötyvät.

Osa työntekijöistä on jo valmiiksi motivoituneita oman kulkutapansa muuttamiseen, ilman ulkopuolisia kannustimia, mikäli kestävämpien kulkutapojen käyttäminen vain tehdään mahdolliseksi. Valtaosa työntekijöistä ei kuitenkaan muuta kulkutapojaan ainoastaan yhteiskunnallisen hyvän vuoksi. Heitä täytyy motivoida aktiivisesti ja osoittaa heille konkreettisia hyötyjä, joita kulkutapatottumusten muuttamisesta koituu. Motivointikeinoja voivat olla esimerkiksi terveydelliset syyt, kuten kunnon kohoaminen ja painonhallinta. Myös vaihtoehtojen lisääntyminen ja taloudelliset hyödyt voidaan nähdä merkittävänä motivointikeinona. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Tiedotus on merkittävä keino henkilöstön motivoinnissa. Sen avulla työntekijöille välitetään tietoa liikkumisen mahdollisuuksista ja erilaisista parannustoimenpiteistä työpaikalla. Tiedottamisessakin tulee painottaa liikkumisen ohjauksesta työntekijälle koituvia konkreettisia hyötyjä.

4.3.3 Vastuunjako työpaikkojen sisällä

Suurimmat liikkumisen ohjauksesta koituvat taloudelliset hyödyt näkyvät yrityksen työterveydenhuollossa työntekijöiden terveydentilan kohentumisena. Suurimmat investoinnit taas kohdentuvat joko kiinteistöön tai työsuhte-etujen vuoksi henkilöstöhallintoon. Koska toimenpiteet ja hyödyt kohdistuvat useille eri sektoreille, tulisi hankkeella olla johdon vahva tuki sektorirajat ylittävän poikkihallinnollisen työn mahdollistamiseksi. Johdon antamat ohjeet ja määräykset koetaan velvoittavampina kuin toiselta sektorilta tulleet. Lisäksi osa liikkumisen ohjauskeinoista, kuten esimerkiksi työaika koskevat järjestelyt vaativat päätöksiä johtoportaalalla. Työpaikkojen erilaisuudesta johtuen on mahdotonta määritellä

yksiselitteisesti, minkä yksikön alaisuuteen liikkumisen ohjaus tulisi yrityksissä sijoittaa. Päätös tuleeikin tehdä aina työpaikkakohtaisesti sen organisaatorakenne huomioon ottaen. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Liikkumisen ohjaus vaatii jatkuvaa kehittämistä ja tiedottamista työpaikoilla. Työpaikan ylimmällä johdolla on kuitenkin vain harvoin voimavaroja ajaa tämänkaltaista asiaa. Tarkoituksenmukaisinta olisikin, jos jokaisella työpaikalla nimettäisiin henkilö, jonka vastuulla työpaikan liikkumisen ohjaus olisi. Monilla työpaikoilla toimii sivutoimisesti esimerkiksi liikuntavastaava, jonka työtehtäviin liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilön toimenkuvaa voitaisiin verrata. Vastuuhenkilön tulee olla työpaikalla pidetty henkilö, jota on helppo lähestyä. Henkilöllä tulee olla johdon tuki takanaan ja hänen tulee toimia tiiviissä yhteistyössä johdon kanssa. Kuitenkin tärkeämpää kuin mikään organisaatio tms. on, että vastuuhenkilön tulee olla itse myös innostunut liikkumisen ohjauksesta. *”Hänen pitää olla joko omista henkilökohtaisista syistä tai jostakin muista syistä selvästi motivoitunut asiasta.”* (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Liikkumisen ohjaus liittyy myös hyvin läheisesti työpaikoilla järjestettävään, työkykyä ylläpitävään toimintaan (TYKY-toimintaan). Liikkumisen ohjauksessa liikkumista kuitenkin käsitellään liikkumista huomattavasti laajemmin kuin TYKY-toiminnassa. Liikkumisen ohjausta ei tulisikaan sijoittaa suoraan TYKY-toiminnan yhteyteen, vaikkakin näiden kahden asian välillä tulisi olla yhteistä toimintaa. Esimerkiksi kaikille valtion hallinnon laitoksille pakollisessa TYKY-ryhmässä toimiva henkilö voisi toimia myös liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilönä.

Kun liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilön virkaan nimetään henkilö työpaikalla, tulee työtehtävä kirjata myös hänen työsopimukseensa ja hänellä tulee olla oikeus tehdä liikkumisen ohjauksen edistämisen vaatimia tehtäviä työajallaan. Työtehtävien selkeä määrittely on tärkeää, jotta liikkumisen ohjaus ei jäisi ”vähemmän tärkeänä työtehtävänä” hoitamatta. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Työpaikoilla nimettävän vastuuhenkilön lisäksi henkilöstö kaipaa motivoituaakseen usein myös ulkopuolista konsultaatiota. Työn uskottavuus saattaa horjua, jos vain yksi yrityksen työntekijä vie asiaa eteenpäin. Työpaikalla tulee siis olla mahdollisuus ulkopuoliseen konsultaatioon esimerkiksi luentotyypipisten tilaisuuksien muodossa.

Liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilön päätehtävä on tiedottaa eri liikkumismahdollisuuksista ja pitää huoli, että työmatkasuunnitelman mukaiset toimenpiteet toteutuvat aikataulun puitteissa. Hän tekee myös strategiset valinnat liikkumisen ohjaus – projektin kehittämisen suhteen (Kiiskilä ym. 2002). Koska työmatkaliikkumisen ohjauksen toimenpiteet eivät kohdistu ainoastaan työpaikkakiinteistöön vaan myös sen lähialueisiin, eri työpaikkojen vastuuhenkilöiden, erityisesti saman alueen vastuuhenkilöiden tulisi olla yhteydessä toisiinsa ja edistää myös työpaikan lähiympäristön kehittämistä liikkumisen ohjauksen periaatteiden mukaisesti.

4.3.4 Työmatkasuunnitelma

Työmatkasuunnitelmalla (engl. company mobility management plan (CMM), green commuter plan (GCP), transport demand management (TDM)) tarkoitetaan samaa asiaa kuin aikaisemmin suomenkielessä käytetty käsite työmatkaliikenteen suunnitelma. Helsingin

työmatkaliikkumisen ohjaushankkeen (LIKKIS!) yhteydessä kyseisestä suunnitelmasta päätettiin käyttää nimeä työmatkasuunnitelma (Helsingin kaupunki 2005b). Tässä työssä käytetään tätä samaa termiä, jotta käsitteistö olisi yksiselitteinen samanaikaisesti Suomessa julkaistavissa raporteissa.

Työmatkaliikenteen ohjaus- ja suunnittelujärjestelmiä on laadittu useissa Euroopan maissa jo 1990-luvulla. (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002). Ohjelmia ovat laatineet mm. useat monikansalliset yritykset. Suomessa työmatkasuunnitelmia on laadittu vain muutamiin yrityksiin lähinnä erilaisten pilottiprojektien yhteydessä. Suunnitelmien laatimista on viime vuosina pyritty aktivoimaan sekä valtion että kuntien toimesta. Esimerkiksi Helsingin kaupungissa liikkumisen ohjauksen kehittäminen on otettu tavoitteeksi Helsingin ekologisen kestävyuden ohjelmassa vuosille 2005–2008. Ohjelman eräänä konkreettisena toimenpiteenä on työpaikkakohtaisten liikkumissuunnitelmien aikaansaaminen. Työmatkasuunnitelmien edistäminen sisältyy myös kansalliseen ilmastostrategiaan (Kauppa- ja teollisuusministeriö 2001).

Yleistä velvollisuutta, jonka perusteella kaikkien työnantajien tulisi laatia työmatkasuunnitelma, ei nykyisen lainsäädännön puitteissa ole olemassa. Koska liikkumisen ohjaustoiminnan käynnistämiseksi täytyy aina olla olemassa jokin tarve, lainsäädännön ja viranomaisten tulisi kuitenkin rohkaista työnantajia suunnitelmien tekemiseen. *”Pitäisi voida jollakin tavalla velvoittaa tekemään se suunnitelma. Sen voisi vaikka sitoa johonkin laskennalliseen työpaikkojen määrään ja asiakkaiden määrään. Siinä pitäisi niinku näyttää miten ne tulee sinne ja millä vehkeillä noin suurin piirtein.”* Päätös toimintaan ryhtymisestä jäisi kuitenkin toimijoille itselleen. *”Voidaan ajella, että jokin isäntätaho kuten kaupunki päättää, että kaikki työyksiköt laativat sen suunnitelman”.* Täten siis aina organisaation vastuullinen henkilö tekee päätöksen ja velvoittaa alaisuudessaan toimivat yksiköt laatimaan työmatkasuunnitelman ja noudattamaan sitä. *”Jos se on jokin yksityinen firma, niin siellä tietenkin firman johtaja tai hallintoneuvos voi päättää, että se tehdään ja se velvoittaa sen alaiset toimimaan sen hyväksi.”* (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Työmatkasuunnitelma voisi sisältyä yritysten laatimiin ympäristöjärjestelmiin. Toisena vaihtoehtona olisi, että kunnallisiin rakentamista ohjaaviin säädöksiin lisättäisiin velvoite tai suositus laatia työmatkasuunnitelma ja sen toteuttamisohjelma edellytyksenä rakennusluvan saannille. Esimerkiksi Jätkäsaarella on kaavailtu, että kaikilta Jätkäsaareen sijoittuvilta yrityksiltä tultaisiin edellyttämään työmatkasuunnitelma (Helsingin kaupunki 2005d). Esityksen toteutumisesta ei kuitenkaan ole vielä tietoa.

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan, että kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. Alustavia liikenteellisiä tarkasteluja tehdään näin ollen jo kaavoitusvaiheessa. Myös kiinteistöjen liikenteen vaikutustarkastelu olisi mahdollista liittää tähän vaiheeseen. Usein kaavoitusvaiheessa ei kuitenkaan vielä tiedetä tarpeellisella tarkkuustasolla kiinteistön asiakasmääristä, työntekijöiden liikkumistarpeista yms. Tähän vaiheeseen sijoitettava vaatimus olisi näin ollen vain alustava dokumentti liikenteellisten vaikutusten tarkastelusta, joka voisi täsmentyä esimerkiksi rakennuslupavaiheessa.

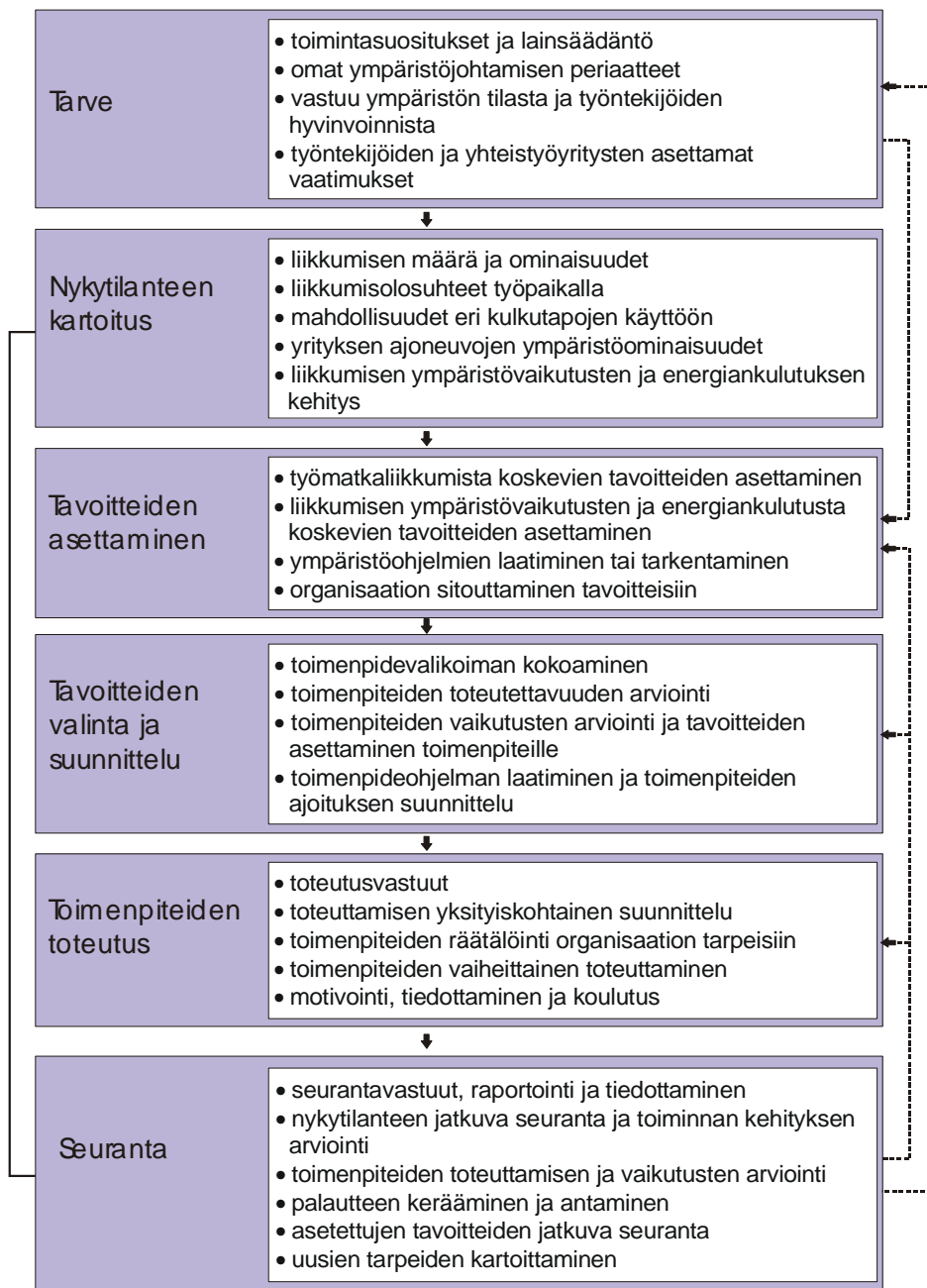
Rakennuslupavaiheessa on kiinteistön omistaja tai vuokralainen yleensä jo tiedossa, joten työmatkasuunnitelman laatiminen tässä vaiheessa voitaisiin sitoa luvan saamisen ehdoksi. Suunnitelman laatiminen kasvattaa hieman kustannuksia, mutta voi toisaalta aikaansaada myös merkittäviä säästöjä, jos suunnitelman myötä löydetään keinoja vähentää esimerkiksi autopaikkojen tarvetta (Vähä-Rahka & Virrankoski 2002). Työmatkasuunnitelma tulisi tarkistaa ja päivittää noin vuoden kuluttua kiinteistön käyttöönotosta.

Suunnitelman läpiviemiseksi tulisi ennen varsinaisen työmatkasuunnitelman laatimista määrittää strategia, jossa työlle asetetaan selkeät väli- ja lopputavoitteet. Myös seurannan keinoja tulisi pohtia etukäteen. Selkeän strategian, aikataulun ja seurannan osalta työmatkasuunnitelma voidaan helposti rinnastaa työpaikan ympäristö- ja laatujärjestelmiin, jotka pitävät sisällään samoja elementtejä.

Työmatkasuunnitelman laadinta aloitetaan työpaikan kiinteistöjen olosuhteet kartoittamalla. Lisäksi työntekijöiden keskuudessa voidaan teettää työmatkakysely, jonka avulla saadaan selville nykyiset kulkutapatottumukset työ- ja työasiamatkoilla. Työmatkasuunnitelman tarkoituksena on tarkastella työpaikan työmatkaliikkumisen nykytilaa ja arvioida keinoja ja mahdollisuuksia sen ohjaamiseksi kohti kestävämpiä liikennemuotoja. Työmatkasuunnitelman avulla pyritään kartoittamaan nykyisistä toimintatavoista aiheutuvat ongelmat, joihin halutaan löytää ratkaisuja.

Työmatkasuunnitelman toimenpiteet liittyvät johtamiseen, toimintatapoihin, seurantajärjestelmien kehittämiseen, työn organisointiin, kartoituksiin ja arviointeihin, yritysautojen hankintaan, vuoropuheluun viranomaisten kanssa, ohjaaviin ja kannustaviin toimenpiteisiin, tiedottamiseen ja koulutukseen sekä ajoneuvoliikenteen vähentämiseen (Pöllänen yms. 2003). Suunnitelman tavoitteena on auttaa yksilöitä ja yrityksiä indentifioimaan taloudellisimmat ja ympäristöystävällisimmät vaihtoehdot liikkumiseen ja kuljetuksiin (Kiiskilä ym. 2002). Suunnitelman avulla aktivoidaan työnantajia kehittämään henkilöautolle vaihtoehtoisten kulkutapojen käyttöä tukevia olosuhteita.

Liikkumisen ohjauksen kehittämistoiminnasta voidaan esittää malli, joka etenee hierarkkisesti toiminnan aloittamistarpeen kartoittamisesta seurantaan asti (kuva 9).



Kuva 9. Yleinen toimintamalli työmatkasuunnitelman laatimiseksi ja työ- ja työasiamatkojen kulkutapavalintojen ohjaamiseksi kohti kestävämpiä kulkutapoja (mukaillen Pöllänen ym. 2003).

Työmatkasuunnitelma tulee aina laatia kohdeorganisaation erityispiirteet huomioon ottaen. Suunnitelma ei siis sellaisenaan ole monistettavissa koskemaan muita kohteita. Työmatkasuunnitelma laaditaan työpaikkakohtaisesti johdon ja henkilöstön välisenä yhteistyönä, jotta se vastaisi todellisia tarpeita ja olosuhteita (Helsingin kaupunki 2005b). Työmatkasuunnitelmia tarkistettaessa tulisikin kiinnittää erityistä huomiota niiden yksilöllisyyteen. Suunnitelmia tulisi myös päivittää mikäli työpaikka muuttuu, sillä alkuperäisen suunnitelman toimenpiteet eivät luonnollisestikaan ole täysin samoja uusissa ja

vanhoissa toimitiloissa. Myös suunnitelmien toteutuminen (s.o. kulkutapojen muutokset) voi itsessään aiheuttaa tarvetta suunnitelmien päivittämiseen.

Liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilön tulisi vastata työmatkasuunnitelman tekemisestä tai teettämisestä. Lisäksi vastuuhenkilön tulisi olla tiiviissä yhteistyössä muiden työpaikkojen vastuuhenkilöiden kanssa, jotta eri työnantajat voisivat hyötyä toistensa kokemuksista. Yleensä liikkumisen ohjauksen vastuuhenkilöä ei kuitenkaan ole valmiiksi määritelty, vaan henkilö nimetään esimerkiksi vasta työmatkasuunnitelman yhtenä toimenpiteenä. Tämän työn yhteydessä on laadittu alustava työmatkasuunnitelma sekä Ilmatieteen laitokselle että Merentutkimuslaitokselle. Samanaikaisesti käynnissä olevan Helsingin työmatkaliikkumisen ohjaushankkeen (LIIKKIS) yhteydessä suunnitelmat laadittiin puolestaan Helsingin Energialle ja Helsingin kaupungin ympäristökeskukselle.

5 TYÖMATKALIIKKUMISTUTKIMUS KOHDETYÖPAIKALLA

KAHDELLA

5.1 Kohdetyöpaikat

Tutkimuksen kohdetyöpaikoiksi valittiin liikenne- ja viestintäministeriön ehdotuksesta hallinnonalalla toimivat Ilmatieteen laitos ja Merentutkimuslaitos. *Ilmatieteen laitos* on tutkimuslaitos, joka tutkii säätä, ilmastonmuutosta ja siihen sopeutumista, ilmakehän vaikutuksia ympäristöön ja ihmisiin sekä avaruutta ja kaasukehää. Tutkimus- ja havaintotiedot yhdistämällä Ilmatieteen laitos kehittää kumppaniensa ja asiakkaidensa tarpeisiin palveluja, joista on hyötyä sekä ihmiselle että ympäristölle. Keväällä 2005 Ilmatieteen laitoksen Helsingin toimipisteissä työskenteli 448 henkilöä. (Ilmatieteen laitos 2005, Vuorinen 2005.) *Merentutkimuslaitos* on tutkimuslaitos, joka tuottaa meritieteellistä tietoa päätöksenteon, kansalaisten ja käytännön tarpeisiin. Laitos palvelee viranomaisia, teollisuutta, talouselämää ja yksityisiä kansalaisia. Vuoden 2004 lopussa Merentutkimuslaitoksen palveluksessa työskenteli 130 henkilöä. (Merentutkimuslaitos 2005.)

Kummankin laitoksen työpisteet sijaitsevat liikenteellisesti keskeisillä paikoilla Helsingissä. Syyskuussa 2005 laitokset muuttavat uusiin, yhteisiin toimitiloihin Kumpulaan, mikä tekee niistä tämän tutkimuksen kannalta erityisen mielenkiintoisia kohdetyöpaikkoja. Työpaikan muuton yhteydessä jokainen työntekijä joutuu pohtimaan ja kyseenalaistamaan omia kulkutapojaan työmatkoilla. Työpaikan muuton hetkellä onkin hyvä informoida työntekijöitä eri kulkutapavaihtoehdoista sekä pyrkiä vaikuttamaan kulkutapatottumuksiin joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä suosivasti. Joissakin tapauksissa on mahdollista vaikuttaa myös uuden toimitilan fyysisiin ratkaisuihin. Tällainen vaikuttaminen ei tämän tutkimuksen yhteydessä onnistunut, sillä tutkimus ajoittui muuton suhteen melko myöhäiseen vaiheeseen. Tiedottamisen avulla voitiin kuitenkin parantaa esimerkiksi työntekijöiden tietoisuutta Kumpulan alueen joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen mahdollisuuksista.

5.1.1 Kohdetyöpaikkojen kiinteistöt

Ilmatieteen laitoksen Vuorikadun kiinteistöt

Ilmatieteen laitoksella on Helsingin Kaisaniemessä Vuorikadulla kolme työpaikkakiinteistöä, joissa keväällä 2005 työskenteli yhteensä 316 työntekijää (Vuorinen 2005). Tässä tutkimuksessa kiinteistöjen olosuhteet arvioitiin ainoastaan Vuorikatu 24:ssä sijaitsevan Sääntalon osalta, joka on työntekijämäärältään suurin.

Kaisaniemen toimipisteet sijaitsevat aivan Helsingin ydinkeskustassa erinomaisten **joukkoliikenneyhteyksien** päässä. Lähimmälle metroasemalle on kävellen matkaa noin 200 metriä, rautatie- ja linja-autoasemalle noin 500 metriä. Kiinteistöjen läheisyydessä kulkee myös lukuisia raitiovaunulinjoja.

Autopaikkoja Sääntalon edustalla katoksen alla on noin kahdellekymmenelle henkilöautolle. Autopaikat täyttyvät saapumisjärjestyksessä ja ne sijaitsevat erittäin ahtaasti kahdessa rivissä. Autojen tuulilasiin kiinnitetään IL-tunnuksella varustettu pysäköintilappu, jossa on auton

käyttäjän puhelinnumero. Näin auto voidaan tarvittaessa siirtää, jos ensiksi tullut haluaa lähteä eteen tullutta autoa aikaisemmin pois. Myös vierailijat voivat noutaa pysäköintilapun vastaanotosta. Vierailijoille on lisäksi varattu kaksi pysäköintipaikkaa aivan sisäänkäynnin vieressä. Jos kaikki Ilmatieteen laitoksen parkkipaikat ovat täynnä, on pysäköinti mahdollista lähialueen yleisillä parkkipaikoilla. Helsingin keskustan yleisillä parkkipaikoilla pysäköinti on kuitenkin suhteellisen kallista.



Kuva 10. Autojen pysäköintikäytäntö Vuorikatu 24:ssä keväällä 2005.

Polkupyöräpaikkoja on Säätalon läheisyydessä kahdessa paikassa. Sisätiloissa aivan sisäänkäynnin läheisyydessä on pyöräpaikkoja noin 10 pyörälle. Nämä pyöräpaikat arvioitiin turvallisiksi ja melko siisteiksi. Toinen pyörien parkkipaikka sijaitsee ulkona noin 10 metrin päässä sisäänkäynnistä ja siihen mahtuu arviolta 25 polkupyörää.

Pyöräpysäköintijärjestelyt koettiin melko toimiviksi, mutta paikkoja ei kuitenkaan ole riittävästi, vaan kesäsesongin aikaan pyöriä joudutaan pysäköimään myös varsinaisten paikkojen läheisyyteen. Ulkotiloista on myös varastettu polkupyöriä.

Säätalon yhteydessä olevien **sosiaalitilojen** määrä todettiin täysin riittämättömäksi. Kellarikerroksessa sijaitsee varsinainen suihkutila. Lisäksi osa suihkutiloista sijaitsee yleisten wc-tilojen yhteydessä rakennuksen eri kerroksissa. Wc-tilojen yhteydessä olevien suihkujen käyttö kastelee koko tilan ja aiheuttaa närää muiden saniteettitilojen käyttäjien keskuudessa. Sosiaalitilojen yhteydessä ei myöskään ole lukittavia kaappeja, joissa pyöräilyvarusteita voisi säilyttää tai kuivattaa. Yleiseksi käytännöksi onkin muodostunut, että pyöräilyssä kostuneita vaatteita kuivatetaan omissa työhuoneissa.

Ilmatieteen laitoksen Sahaajankadun kiinteistö

Ilmatieteen laitoksen Herttoniemen toimipisteessä (osoitteessa Sahaajankatu 20) työskenteli keväällä 2005 yhteensä 136 henkilöä (Vuorinen 2005).

Herttoniemen toimipiste sijaitsee hyvien **joukkoliikenneyhteyksien** päässä. Matkaa lähimmälle linja-autopysäkille, josta kulkee Helsingin sisäinen linja 79 (Herttoniemi(M)-Malmi) on noin 200 metriä. Linja kulkee ruuhka-aikaan noin 9 minuutin välein. Lähin metroasema, Siilitie sijaitsee noin 700 metrin kävelymatkan päässä. Metroasemalle pääsee myös linjan 79 avulla. Lisäksi linjojen 58 (Itäkeskus(M) - Pasila – Munkkivuori) ja 58B

(Itäkeskus(M) - Pasila - Meilahden klinikat) pysäkki sijaitsee noin 400 metrin päässä kiinteistöstä ja linjojen 57 (Itäkeskus(M) - Käpylä – Munkkivuori) ja 550 (Itäkeskus – Westendinasema) linjojen pysäkki noin 1200 metrin päässä.

Kulkuyhteys kaikille joukkoliikenteen pysäkeille on kevyenliikenteen väylää pitkin ja yhteys on valaistu. Kulku pysäkeille luokiteltiin turvalliseksi. Metroasemalla sekä kahdella linja-autopysäkillä voi odottaa vuoron saapumista katoksen suojassa. Yhdellä linja-autopysäkillä ei ole sadesuojaa.

Autopaikkoja on kiinteistön takana 29 kappaletta. Kävelymatkaa pysäköintipaikoilta lähimmälle sisäänkäynnille kertyy 10-30 metriä. Lisäksi neljälle autolle on pysäköintimahdollisuus hieman kauempana. Kiinteistön parkkipaikat ovat ilmaisia eikä niitä ole erikseen nimetty käyttäjilleen. Jos autot eivät ole mahtuneet virallisiin parkkiruutuihin, niitä on myös jätetty sopivaksi katsottuihin paikkoihin piha-alueelle. Suhtautumista toimipisteen autoihin kuvastaa hyvin arvioinnin yhteydessä mainittu lause: *”nykyisillä paikoillaan pyörät saattavat kolhia tontille ajavia autoja”*.



Kuva 11. Pyörien pysäköinti Herttoniemen kiinteistön edustalla keväällä 2005.

Pyöräpaikkoja kiinteistön läheisyydessä on kahdessa paikassa, joista kumpikin sijaitsee noin 30 metrin etäisyydellä sisäänkäynnistä talon seinustalla ulkotiloissa ilman katosta. Toisessa pyöräpaikassa on tilaa noin 20 pyörälle, toisessa on runkolukitus ja tilaa noin 16 pyörälle.

Paikkoja arvioitiin olevan kohtuullisesti, mutta lisätarvetta olisi vilkkaimpina aikoina. Pyörien säilytyspaikat arvioitiin melko siisteiksi. Pyöräpaikkojen turvallisuus arvioitiin melko alhaiseksi ja pyöriä varastetaan kiinteistön pihalta noin kaksi kappaletta vuosittain.

Herttoniemen toimipisteessä on jo työtehtävien puolesta oltava riittävät **sosiaalilitat**. Arvioinnissa niiden viihtyisyys ja siisteys todettiin melko hyväksi. Ajoittain suihkutilat ovat kuitenkin olleet niin huonossa kunnossa, että niitä ei ole voitu käyttää. Suihkutilojen yhteydessä on yhteensä 75 lukittavaa vaatekaappia, joita käytetään etupäässä työvaatteiden säilyttämiseen. Sosiaalilitat, yhteensä 6 kpl sijaitsivat pääsääntöisesti hajallaan siten, että kussakin on aina yksi suihku. Suihkutiloista kaksi on varattu naisten käyttöön, kolme miesten

ja yksi tila on yhteiskäytössä. Kahdessa sosiaalitilassa sijaitsee koneellinen vaatteiden kuivauskaappi.

Merentutkimuslaitoksen Itäkeskuksen kiinteistö

Merentutkimuslaitoksen toimipaikat sijaitsevat Itäkeskuksessa (Lyypekinkuja 3 A) ja Ruoholahdessa. Itäkeskuksen toimipisteessä työskenteli syksyllä 2005 yhteensä noin 115 työntekijää. Ruoholahden toimipaikka on jätetty tarkastelun ulkopuolelle, koska se ei muuta syyskuussa Kumpulaan. Kiinteiden toimipaikkojen lisäksi Merentutkimuslaitoksen työntekijät suorittavat säännöllisesti työtehtäviään myös tutkimuslaiva Arandalla, jonka laituri sijaitsee tällä hetkellä Ruoholahden satama-altaassa.

Itäkeskuksen toimipiste sijaitsee erinomaisten **joukkoliikenneyhteyksien** päässä. Metro- ja linja-autopysäkeille on kävelen matkaa noin 400 metriä. Itäkeskuksen linja-autopysäkeiltä on erinomaiset yhteydet niin keskustan suuntaan kuin myös keskustasta poispäin Itäväylää tai Kehä I:stä pitkin. Myös poikittaisyhteydet ovat hyvät esimerkiksi Jokeri-linjan, seutulinja 550 ansiosta.

Kulkuyhteys kaikille joukkoliikenteen pysäkeille on kevyen liikenteen väylää pitkin ja turvalliseksi koettu. Yleisestikin Itäkeskuksen läheisyydessä on yhtenäinen ja laaja pyörätieverkosto, mikä saattaa vaikuttaa positiivisesti työmatkapyöräilyyn. Metroasemalla ja linja-autopysäkeillä voi odottaa vuoron saapumista katoksen suojassa.

Kiinteistön yhteydessä olevat **polkupyöräpaikat** sijaitsevat ulkona muutaman metrin etäisyydellä sisäänkäynnistä. Pyöräteline on perinteinen kaariteline, johon pyörää ei ole mahdollista kiinnittää rungosta. Paikkoja arvioitiin olevan kohtuullisesti, mutta lisätarvetta olisi vilkkaimpina aikoina. Pyöräpaikkojen turvallisuus arvioitiin melko alhaiseksi ja pyöriä on varastettu kiinteistön pihasta vuosittain. Merentutkimuslaitos on toistuvasti pyytänyt uudempia pyörätelineitä, mutta kiinteistön omistaja ei ole niitä hankkinut.



Kuva 12. Itäkeskuksen toimipisteen pyöräpysäköinti keväällä 2005.

Autopaikkojen määrä toimiston läheisyydessä on vähentynyt alueen rakentamisen myötä. Nykyisin Merentutkimuslaitoksella on käytössään noin kahdeksan autopaikkaa, joista kaksi on varattu yhteiskäyttöpakettiautoille. Paikat ovat koko henkilöstön käytettävissä, joten

mitään priorisointia paikkojen suhteen ei ole. Auton ikkunaan tulee olla sijoitettuna ”Merentutkimuslaitos” -lappu. Vierailijoille ei ole erikseen merkittyjä autopaikkoja, mutta auton voi melko helposti pysäköidä ilmaiseksi kadun varteen.

Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen Kumpulan kiinteistö

Sekä Ilmatieteen laitos että Merentutkimuslaitos muuttavat syyskuussa 2005 Kumpulan mäelle uuteen työpaikkakiinteistöön. Uusi toimitalo, Dynamicum sijaitsee osoitteessa Erik Palménin aukio 1. Toimipaikassa tulee työskentelemään yhteensä noin 550 Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen työntekijää.

Uusi toimitalo sijaitsee hyvien **joukkoliikenneyhteyksien** päässä. Lähimmälle linja-auto pysäkillle, joka sijaitsee Kustaa Vaasan tiellä, on matkaa noin 400 metriä. Pysäkiltä kulkee linja-autoja niin keskustan suuntaan kuin keskustasta poispäinkin muutaman minuutin välein. Myös kaukoliikenteen linja-autot pysähtyvät Kustaa Vaasan tiellä. Alueen joukkoliikennetarjontaa täydentää syksyllä 2005 liikennöintinsä aloittava YTV:n uusi poikittainen seutulinja 506, Tiedelinja (YTV:n hallitus 2005, YTV 2004).

Julkisen liikenteen yhteydet Kumpulassa ovat hyvät arkipäivisin klo 6-22 välillä, mutta myöhäisiltaisina ja viikonloppuisin vuorotarjonta on vähäistä. Ilmatieteen laitoksessa työskentelee kolmivuorotyössä paljon ihmisiä, joiden on päästävä työpaikalle ja sieltä kotiin myös virka-ajan ulkopuolella. Vuorotyöläisten osalta joukkoliikenneyhteydet heikkenevät huomattavasti nykyisiin Kaisaniemen joukkoliikenneyhteyksiin verrattuna.

Raideliikenteen yhteydet heikkenevät uudessa toimipaikassa aikaisempiin toimipaikkoihin verrattuna. Kumpulanmäeltä on Pasilan asemalle noin kahden kilometrin kävelymatka. Suoraa joukkoliikenne- tai henkilöautoliikenneyhteyttä ei Kumpulan ja Pasilan välillä nykyisin ole johtuen puutteellisista katuyhteyksistä. Välille on kuitenkin suunniteltu Pietari Kalmin kadun jatketta, joka toteutuessaan parantaisi välin joukkoliikenneyhteyksiä huomattavasti (YTV 2004). Kalasataman metroasema avataan matkustajaliikenteelle vuoden 2006 lopussa (Helsingin kaupunki 2005e). Metroaseman valmistuminen tulee myös osaltaan parantamaan joukkoliikenneyhteyksiä Kumpulaan.



Kuva 13. Dynamicun keväällä 2005. Kuvan vasemmassa laidassa näkyy pyörävaraston seinämä.

Kumpulanmäki sijaitsee useiden pyöräilyreittien läheisyydessä ja alueella on kattava ja turvallinen **kevyen liikenteen** verkosto. Toimipaikan sijainti onkin erinomainen työmatkaliikkumiseen kävellen ja pyöräillen. Pyöräilyn ja kävelyn olosuhteet paranevat huomattavasti Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen aikaisempiin toimipaikkoihin verrattuna.

Työntekijöille varattuja lämpöpistokkeellisia **autopaikkoja** tulee uuden kiinteistön läheisyyteen yhteensä 77 kappaletta. Paikat ovat maksullisia, vuonna 2005 hinnaksi on määritetty 72 euroa vuodessa. Kuka tahansa Merentutkimuslaitoksen tai Ilmatieteen laitoksen työntekijä voi anoa vakituista autopaikkaa itselleen. Autopaikka anotaan vuodeksi kerrallaan, mutta siitä voi luopua myös kesken kauden. Jos hakemusten määrä ylittää autopaikkojen määrän, niin arpa ratkaisee paikan saajat. Virka-autoille on varattu 20 hallipaikkaa. Lisäksi hiekkakentällä on tilaa 20 autolle ja kadun varressa useita kymmeniä autopaikkoja.

Pääsisääkäynnin läheisyyteen tulee lukittava pyörävarasto, johon mahtuu noin 60 pyörää. **Pyöräpaikkojen** tarve on kuitenkin luultavasti huomattavasti tätä suurempi, joten lisäpaikkojen tarvetta tulee tulevaisuudessa harkita.

Kiinteistön maanalaiseen kerrokseen tulevat viihtyisät suihku- ja saunatilat noin 100 hengelle. Kuivatuskaappeja on sosiaalitiloissa noin 100 kappaletta, joista osa on varattu niitä työtehtävänsä puolesta tarvitseville. Muut kaapit ovat yleisessä käytössä, eikä niitä voi varata pidempiaikaiseen henkilökohtaiseen käyttöön.

5.2 Nykyinen työmatkaliikkumispolitiikka

Työasiamatkoista on laadittu Ilmatieteen laitoksella yleiset ohjeet ja ehdot, jotka ovat jokaisen yksikön tiedossa ainakin periaatetasolla. Ohjeita ei kuitenkaan löydy esimerkiksi Intranetistä, joten uusien työntekijöiden on niitä hankala löytää.

Kummassakin tutkimuslaitoksessa on työtehtävien vaatimaa **joukkoliikenteen** käyttöä varten lainattavia matkakortteja. Matkakorttien olemassaolosta, niiden käyttömahdollisuudesta ja periaatteista tiedetään työntekijöiden keskuudessa varsin vaihtelevasti. Ilmatieteen laitoksella on olemassa talousyksikön laatima lyhyt ohje joukkoliikenteen matkakorttien käytöstä. Ohje on Intranetissä työntekijöiden nähtävänä.

Kesäkuussa 2005 Ilmatieteen laitoksella oli työtehtävien hoitoon tarkoitettuja **virka-autoja** yhteensä 11 kappaletta, joista yhdeksän oli havaintotekniikan hallinnassa ja kaksi hallinnon käytössä. Havaintotekniikan hallinnassa olevat autot on hankittu pääasiallisesti havaintoverkoston (sade-, ilmasto-, sää- ja automaattiasemat sekä säätutkat) huoltotoimintaan ja tutkimuspuolen erilaisten projektien ylläpitoa varten.

Havaintotekniikan hallinnassa olevien autojen varaustilanne on nähtävissä Ilmatieteen laitoksen Intranetissä, Wireessä kohdassa tiedonhaku / palvelut ja varaukset. Autojen varauksia hoitavat ja varaustilanteen voivat päivittää havaintotekniikassa siihen määrätty henkilöt. Varaukset tehdään puhelimitse tai sähköpostilla, mutta varaajan on syytä varmistaa Wireestä, että hänen varauksensa on astunut voimaan. Wireestä löytyy ajoneuvojen

varaustietojen yhteydestä myös ajoneuvo-ohjesääntö, jolla säännellään laitoksen ajoneuvojen käyttöä. Ajoneuvo-ohjesääntö löytyy myös jokaisesta ajoneuvosta.

Ilmatieteen laitoksen virka-autot ovat periaatteessa kaikkien työntekijöiden käytössä, jos työtehtävät edellyttävät auton käyttöä. Tarvittaessa asia tarkistetaan varaajan esimieheltä. Oman auton käyttö työtehtävien hoitamiseen on sallittu ainoastaan esimiehen luvalla, ja silloinkin vain jos laitoksen autoa ei ole käytettävissä. Ensisijaisesti siis käytetään virka-autoa. Kokemusten mukaan oman auton käytön tarve on ollut hyvin harvinaista. Teemahaastatteluiden yhteydessä kävi kuitenkin ilmi, että käytännöksi on osittain muodostunut, että omaa autoa käytetään työasiamatkoilla, mutta omalla kustannuksella.

Keväällä 2005 Merentutkimuslaitoksella oli kaksi työtehtävien hoitoon tarkoitettua pakettiautoa. Pakettiautot on tarkoitettu lähinnä tavaroiden kuljettamiseen toimipaikan ja tutkimuslaiva Arandan välillä. Myös omia henkilöautoja käytetään tavaroiden kuljettamiseen, mutta tästä ei pääasiallisesti makseta työntekijöille erillistä korvausta. Henkilöstö liikkuu toimiston ja tutkimuslaiva Arandan välillä lähinnä metrolla.

Kenenkään laitoksissa työskentelevän henkilön nykyiset työtehtävät eivät vaadi jatkuvaa autonkäyttömahdollisuutta. Tästä johtuen laitoksissa ei ole myönnetty yhdellekään työntekijälle **työsuhdeautoa**.

Pyörällä tai kävellen liikkumiseen ei nykyisin ole olemassa erityisiä kannusteita. Kummassakin laitoksessa on TYKY-toimintaa, mutta nykyisellään toimintaa ei ole laajennettu kannustamaan työntekijöitään liikkumaan myös työmatkoilla.

Virkamatkat eivät varsinaisesti sisälly tämän tutkimuksen piiriin. Virkamatkalla tarkoitetaan matkaa, joka ei kuulu viranhaltijan tai työntekijän tavanomaisiin työ- tai virkatehtäviin ja sen tulee aina perustua virkamääräykseen. Ilmatieteen laitoksessa virkamatkakäytännön yleisesti sillä perusteella, minkä kulkuvälineen käyttö on milläkin matkalla halvinta. Virkamatkoilla käytetään usein junaa, lentokonetta tai virka-autoja. Virkamatkoista on laadittu ohje, joka on Intranetissä kaikkien työntekijöiden luettavissa. Myös Merentutkimuslaitoksessa kulkutavan valinta tehdään pääasiassa taloudellisin perustein.

Henkilöstökyselyn vastausten mukaan noin 40 %:lla Ilmatieteen laitoksen työntekijöistä ja 50 %:lla Merentutkimuslaitoksen työntekijöistä on mahdollisuus tehdä **etätöitä**. Valtaosa ilmoitti tehneensä etätöitä ainoastaan kerran kuukaudessa tai harvemmin. Sekä Ilmatieteen laitoksessa että Merentutkimuslaitoksessa tehdään paljon asiantuntijatehtäviä, joita ainakin osittain voi tehdä etätöinä Internetin ja puhelimen välityksellä. Potentiaalia etätöiden lisäämiseksi työntekijöiden keskuudessa on siten erittäin paljon. Kohdetyöpaikkojen työnantajien tulisikin laatia selkeät kaikkia koskevat yhteiset pelisäännöt ja ohjeet etätöiden tekemisestä.

Kummassakin laitoksessa työntekijöillä on pääsääntöisesti mahdollisuus hyödyntää liukuvaa työaika. Esimerkiksi Merentutkimuslaitoksessa työntekijät voivat aamuisin saapua työpaikalle klo 6:30 – 9:00 välisenä aikana ja iltapäivisin poistua 15:15 (kesäisin 15:00) – 19 välisenä aikana.

Sähköpostin, Internetin ja puhelimen käyttö on kaikille työntekijöille lähes päivittäistä. Etäneuvottelumenetelmien, jotka vähentävät työntekijöiden liikkumistarvetta työpäivän

aikana, käyttöä voitaisiin laitoksissa tehostaa. Nämä menetelmät eivät kuitenkaan saa korvata kokonaan henkilökohtaisia tapaamisia.

5.3 Hankkeen kulku ja aikataulu

Työmatkaliikkumisen ohjaushanke käynnistyi helmikuussa 2005. Projektin alkuvaiheessa otettiin yhteyttä kummankin laitoksen ylimpään johtoon ja asian tiimoilta pidettiin aloituspalaveri laitosten johtohenkilöiden ja projektin yhteyshenkilöiden kesken. Kokouksissa kerrottiin laitosten yhteyshenkilöille työn taustoja, tiedusteltiin heidän nykyisestä liikkumispolitiikastaan ja sovittiin hankkeen etenemisen käytännön järjestelyistä.

Hankkeen alussa yhteydet laitoksiin sovittiin nimenomaan laitosten johdon kanssa, jotta hankkeelle saataisiin mahdollisimman kattava tuki. Laitosten aloituskokouksissa nimettiin molemmille työpaikoille yksi yhteyshenkilö. Työn aikana oltiin myös tiiviissä yhteydessä tiedottajiin, joiden kanssa sovittiin hankkeen yleisestä tiedottamisesta ja henkilöstökyselyn julkaisemisesta. Tiedottajat auttoivat myös kokoamaan työn kannalta tärkeitä lähtötietoja.

Huhti–toukokuun aikana molempien laitosten henkilöstölle tehtiin kulkutapakysely lähtötietojen kokoamiseksi. Kysely julkaistiin sähköisessä muodossa Internetissä ja sen jakelu toteutettiin Intranetin sekä sähköpostin välityksellä. Henkilöstökyselyn jälkeen laitosten henkilöstön keskuudessa järjestettiin yhteensä neljä ryhmäkeskustelutilaisuutta.

Tutkimuksen yhteydessä arvioitiin nykyiset kiinteistöt ja tuleva yhteinen toimitila taustatietojen kartoittamiseksi. Arvioinnissa kiinnitettiin huomiota auto- ja pyöräpysäköintipaikkoihin, sosiaali-tilojen määrään ja laatuun sekä joukkoliikennepysäkkien sijaintiin. Työpaikkojen olosuhteiden parantamistoimenpiteisiin ei ollut tarvetta hankkeen aikana, sillä uusiin toimitiloihin oli jo ennen hankkeen käynnistymistä suunniteltu hyvät suihku- ja vaatteidenvaihtotilat sekä hyvät pyöräpysäköintimahdollisuudet.

Kesäkuun 2005 alussa Ilmatieteen laitos ja Merentutkimuslaitos järjestivät henkilöstölleen tulevaa muuttoa koskevan informaatiotilaisuuden Kumpulassa. Samassa tilaisuudessa esiteltiin myös käynnissä olevaa työmatkaliikkumisen hanketta, liikkumisen ohjausta yleisesti sekä keväällä pidetyn henkilöstökyselyn alustavia tuloksia. Tilaisuuden ansiosta liikkumisen ohjaus -käsite tuli lähes koko henkilöstön tietoisuuteen yhdellä kertaa.

Taulukossa 3 on esitetty hankkeen osavaiheet ja niiden toteutunut aikataulu. Työssä käytettyjä tutkimusmenetelmiä on esitelty tarkemmin seuraavissa luvuissa.

Taulukko 3. Hankkeen päävaiheet.

	Maaliskuu	Huhtikuu	Toukokuu	Kesäkuu	Heinäkuu	Elokuu
Sopiminen työpaikkojen kanssa hankkeesta	X					
Henkilöstökyselyn tuottaminen	X	X				
Kommentit henkilöstökyselystä		X				
Henkilöstökyselyn toteuttaminen		X	X			
Työpaikkakiinteistöjen olosuhteiden arvioinnit		X	X			
Teemahaastattelujen järjestäminen			X			
Aineiston käsittely			X	X	X	
Tutkimuksen tulokset				X		X

5.4 Henkilöstökysely

Kohdetyöpaikoilla Ilmatieteen laitoksessa ja Merentutkimuslaitoksessa tehtiin työmatkaliikenteen nykytilaa, työmatkaliikenteen tilaa muuton jälkeen ja erilaisten liikkumisen ohjauksen keinojen hyväksyvyyttä ja tehokkuutta arvioiva kyselytutkimus huhti–toukokuussa 2005. Kyselyn avulla pyrittiin selvittämään työntekijöiden asenteita oman työmatkaliikkumisensa muuttamiseksi kohti kestävämpiä liikennemuotoja ja yleisiä mietteitä liikkumisen ohjauksesta.

Kyselytutkimuksessa käytettiin Internetissä täytettävää kyselylomaketta, jossa oli yhteensä 40 kysymystä. Kysely toteutettiin Webropol Realtime Analyzer sovelluksella (Webropol Oy 2005). Kyselylomakkeen täyttämiseen oli arvioitu kuluvan aikaan noin 10 minuuttia. Pääosa kysymyksistä oli ns. valintakysymyksiä, joihin pyydettiin vastaamaan valitsemalla yksi tai useampi annetuista vaihtoehdoista. Lisäksi mukana oli avoimia kysymyksiä, joihin vastaajia pyydettiin vastaamaan vapaamuotoisesti omin sanoin. Kyselylomake on esitetty liitteessä 1.

Ennen kyselyn julkaisemista sekä Merentutkimuslaitoksen että Ilmatieteen laitoksen yhteyshenkilöt kommentoivat kyselylomaketta. Lisäksi kysely lähetettiin työn tilaajille ja 11 muulle henkilölle arvioitavaksi. Lomakkeen kysymyksiä muokattiin saadun palautteen ja parannusehdotusten perusteella.

Kysely pyrittiin toimittamaan kaikille Merentutkimuslaitoksen ja Ilmatieteen laitoksen työntekijöille, joita syyskuussa tapahtuva muutto koskee. Jakelusta huolehtivat työpaikkojen tiedottajat sähköpostin ja Intranetin välityksellä. Kyselyyn oli mahdollista vastata 19.4–16.5.2005 välisenä aikana. Henkilöstölle lähetettiin kyselystä aluksi saatekirje, jossa selvitettiin tutkimuksen taustoja ja tarkoitusta. Vastausajan puolivälissä laitosten tiedottajat toimittivat henkilöstölle vielä muistutuksen kyselystä. Vastauksia saatiin yhteensä 308 kappaletta, jolloin vastausprosentiksi muodostui noin 55 %.

Kyselyn tuloksia käytettiin myös myöhemmin hankkeen teemahaastattelujen lähtökohtana. Kyselyn alustavat tulokset julkaistiin kesäkuussa 2005 pidetyssä henkilökunnan tiedotustilaisuudessa. Projektin päätyttyä molempiin työpaikkoihin jaettiin työmatkasuunnitelma, jossa lähtötietoina käytettiin mm. kyselyn tuloksia.

5.5 Teemahaastattelut työpaikoilla

Kohdetyöpaikkojen henkilöstön ja erityisesti työpaikan johdon ja avainhenkilöiden työmatkaliikkumisen ohjaukseen liittyvien käsitysten, asenteiden ja motivaatioiden tarkemmaksi selvittämiseksi työpaikoilla toteutettiin yhteensä neljä teemahaastattelutilaisuutta. Haastattelut toteutettiin toukokuussa 2005 kahden päivän aikana puolistrukturoituina teemahaastatteluina. Määritelmän mukaisesti haastattelun kysymykset eli teema-alueet oli etukäteen määrätty ja ne olivat kaikille ryhmille samat, mutta keskustelu oli

vapaamuotoista ja teemojen käsittelyjärjestys vaihteli. Valmiita vastausvaihtoehtoja ei ollut, vaan haastateltavat saivat vastata kysymyksiin omin sanoin.

Haastattelut järjestettiin ryhmähaastatteluina, joihin osallistui haastattelijan lisäksi neljästä seitsemään laitosten työntekijää tilaisuutta kohden. Ryhmähaastattelun käytössä on sekä positiivisia että negatiivisia puolia: jos ryhmää dominoi pari vahvempaa henkilöä, saattaa ujempien ihmisten ääni jäädä kuulumatta. Toisaalta ryhmähaastattelussa ryhmän sisäinen kontrolli voi auttaa siinä, että asioita ei kaunistella. (Eskola & Suoranta 1998.)

Ennen teemahaastattelua järjestetyssä kyselytutkimuksessa oli tiedusteltu vastaajien mielenkiintoa osallistua aiheesta järjestettävään teemahaastattelutilaisuuteen. Kyselyyn vastanneista 16,9 % (52 henkilöä) ilmoitti olevansa halukkaita osallistumaan. Tilaisuuteen halukkaita oli eniten Ilmatieteen laitoksen Vuorikadulla sijaitsevilla toimitiloilla. Tämän perusteella haastattelutilaisuuksia päätettiin järjestää kaksi Ilmatieteen laitoksen Vuorikadun henkilöstölle, yksi Ilmatieteen laitoksen Herttoniemen toimipisteen henkilöstölle sekä yksi Merentutkimuslaitoksen henkilöstölle.

Koska kaikkia halukkaita ei ollut mahdollista eikä tarvettakaan haastatella, valikoitiin tilaisuuteen kutsuttavat henkilöt heidän kyselyvastaustensa, esimerkiksi kulkutapansa tai avoimissa vastauksissa olleiden mielipiteiden perusteella. Pyrkimyksenä oli saada keskusteluun mukaan mahdollisimman monipuolinen joukko liikkumisen ohjauksesta kiinnostuneita henkilöitä. Kutsu valituille osallistujille lähetettiin sähköpostitse, jossa myös selvennettiin, mistä tutkimuksessa on kyse ja mitä tavoitteita teemahaastattelutilaisuudella on.

Teemahaastattelutilaisuuksiin osallistui yhteensä 22 henkilöä, 12 naista ja 10 miestä. Lisäksi neljä henkilöä kommentoi tilaisuuden teemoja sähköpostin välityksellä. Tilaisuuksien alussa haastattelijä esitteli itsensä ja kertoi tutkimuksen taustoja. Lisäksi haastateltaville selvitettiin mitä liikkumisen ohjauksella tarkoitetaan, jotta käsitteen sekoittaminen ns. pakkokeinoihin ei häiritsisi keskustelun kulkua. Myös haastateltavia pyydettiin esittelemään itsensä ja kulkutapansa, jolla nykyisin kulkee töihin ja toisaalta kulkutavan, jota luultavimmin tulee käyttämään työpaikan muutettua Kumpulaan.

Haastateltaville jaettiin tilaisuudessa teemalista, jonka asioista tilaisuudessa toivottiin keskusteltavan (liite 2). Listassa esitetyt teemat oli jaettu kahteen osioon, ns. yleisiin ja työpaikkakohtaisiin. Tämänkaltaisen jako auttoi haastateltavia käsittelemään liikkumisen ohjausta myös ns. yleisellä tasolla työpaikkakohtaisen tarkastelun lisäksi. Tilaisuuden sisältöä selkiinnytti myös, kun aluksi voitiin keskustella liikkumisen ohjauksen merkityksestä ja vastuunjaosta yleisesti ottaen ja vasta tämän jälkeen kohdennettiin keskustelu työntekijöiden omaan työpaikkaan. Tilaisuuksissa ei noudatettu teemalistaa orjallisesti vaan keskustelu oli vapaata listan mukaisista asioista. Kaikissa keskusteluissa kuitenkin käsiteltiin loppujen lopuksi kaikki suunnitellut asiat, asioiden tarkastelujärjestys vain vaihteli.

Koska teemahaastattelu on luonteeltaan keskustelunomainen, haastattelun kulku ja keskustelujen painopiste vaihtelevat haastattelusta toiseen (Hirsjärvi & Hurme 1980). Tilaisuuksissa keskustelun aktiivisuus riippui täysin osallistuvien henkilöiden sanavalmiudesta, idearikkaudesta ja mielenkiinnosta aiheita kohtaan. Kaikki tilaisuuteen osallistuvat olivat kuitenkin ainakin jonkin verran aiheesta kiinnostuneita (vrt. kiinnostuksen ilmaus kyselytutkimuksen yhteydessä). Ryhmäkeskustelut muodostivat etenevän prosessin,

jossa aiempien keskustelujen esiin tuomiin asioihin palattiin myöhemmin keskusteluissa. Tilaisuudet kestivät noin 70–100 minuuttia. Haastateltaville oli etukäteen ilmoitettu, että tilaisuus tulee kestämään arviolta noin 90 minuuttia.

Haastattelupaikkana oli haastateltavien työpaikka. Kaikki tilaisuudet nauhoitettiin. Koska haastattelija oli tilaisuuksissa yksin haastateltavien kanssa ja tilaisuudessa haluttiin säilyttää vapaa sekä innostava ilmapiiri, ei haastattelija kirjoittanut tilaisuuden aikana muistiinpanoja. Tilaisuuksien jälkeen nauhat purettiin ja tilaisuuksien oleellinen anti kirjattiin ylös.

Teemahaastatteluiden rooli oli merkittävä työn kannalta. Haastatteluiden kautta Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen henkilöstön mielipiteet tulivat esille konkreettisemmin kuin pelkän kyselylomakkeen kautta. Haastattelut täydensivät erinomaisesti muita käytettyjä tutkimusmuotoja. Vaikka haastattelutilaisuuksien anti oli monipuolista ja tutkimuksen kannalta arvokasta, ei haastateltujen mielipiteitä ole raportissa hyödynnetty suorina lainauksina. Haastateltujen henkilöiden mielipiteet olivat henkilökohtaisia, joten niitä ei voitu yleistää koskemaan koko Ilmatieteen tai Merentutkimuslaitoksen henkilöstöä. Haastatteluiden sisältö ja kommentit ovat luonnollisesti kuitenkin vaikuttaneet raportin kirjoittamiseen taustalla.

5.6 Kiinteistöjen olosuhteiden arvioinnit

Työpaikkojen yhteyshenkilöt arvioivat työpaikkakiinteistöjensä olosuhteita erityisen lomakkeen (liite 3) avulla. Lomake sisälsi kysymyksiä polkupyörien ja autojen pysäköintimahdollisuuksista, joukkoliikennepysäkkien sijainnista ja linjatarjonnasta sekä suihkujen, vaatekaappien ja vaatteiden kuivatusmahdollisuuksien määrästä, laadusta ja yleisestä toimivuudesta.

Vanhojen kiinteistöjen olosuhteiden arviointia käytettiin ainoastaan lähtötietona hahmottamaan nykyisiä edellytyksiä esimerkiksi työmatkaliikkumiselle. Näiden pohjalta ei tehty parannusehdotuksia, sillä työpaikat ovat muuttamassa uusiin tiloihin Kumpulaan, joissa on jo otettu hyvin huomioon turvallinen pyöräpysäköintitarve ja suihkutilojen tarve.

6 TUTKIMUSTULOKSET KOHDETYÖPAIKOILLA

6.1 Tutkimuksen taustatiedot

Tässä työmatkasuunnitelmassa esitetyt työmatkaliikkumista koskevat tiedot pohjautuvat huhti-toukokuussa 2005 pidettyyn henkilöstökyselyyn (kyselylomake liitteessä 1) ja toukokuussa pidettyihin teemahaastattelutilaisuuksiin (tilaisuuksien teemat liitteessä 2). Tietoja on tarkistettu myös laitosten yhteyshenkilöiltä.

Keväällä 2005 Ilmatieteen laitoksen Helsingin toimipisteissä työskenteli 448 henkilöä ja Merentutkimuslaitoksessa 115 henkilöä. Kyselyyn vastasi 238 Ilmatieteen laitoksen ja 70 Merentutkimuslaitoksen työntekijää. Kyselyn vastausprosentti oli 55 %. Vastanneista 56 % työskenteli Ilmatieteen laitoksen Kaisaniemen toimipisteissä, 21 % Ilmatieteen laitoksen Herttoniemen toimipisteessä ja 23 % Merentutkimuslaitoksen Itäkeskuksen toimipisteessä.

Ilmatieteen laitoksen osalta vastaajista 53 % oli miehiä ja 47 % naisia. Koko Ilmatieteen laitoksessa miehiä on 60 % ja naisia 40 % (Ilmatieteen laitos 2005). Merentutkimuslaitoksen osalta vastaajista 46 % oli miehiä ja 54 % naisia. Koko Merentutkimuslaitoksessa vastaavat luvut ovat 49,6 % ja 50,4 % (Merentutkimuslaitos 2004). Kyselyyn vastanneiden Ilmatieteen laitoksen työntekijöiden keskimääräinen ikä oli 43 vuotta, kun koko henkilöstön keski-ikä on 44 vuotta (Ilmatieteen laitos 2005). Kyselyyn vastanneiden Merentutkimuslaitoksen työntekijöiden keskimääräinen ikä oli 42 vuotta, kun koko henkilöstön keski-ikä on 43 vuotta (Merentutkimuslaitos 2005).

Kyselyyn vastanneet jakautuivat seuraavasti eri toimijaryhmiin: johto 8,6 %, tutkijat 45,9 %, tutkimusta avustavat työntekijät 9,9 %, tekninen henkilöstö 17,5 % sekä hallinto ja sisäiset palvelut 18,2 %.

Kyselyyn vastanneista 83 % asuu pääkaupunkiseudulla (Helsinki 58 %, Espoo ja Kauniainen 13 % ja Vantaa 12 %). Kehyskunnissa (Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Riihimäki, Sipoo, Tuusula ja Vihti) asuu 11 % vastanneista ja muilla paikkakunnilla 6 %.

Kyselyyn vastanneista 19 prosentilla oli mahdollisuus oman auton käyttöön aina työmatkoilla. Pääasiallisesti autonkäyttömahdollisuus oli 13 prosentilla vastaajista, tarpeen vaatiessa 19 prosentilla ja harvoin 14 prosentilla. Hieman alle neljäsosalla vastaajista ei ollut oman auton käyttömahdollisuutta koskaan ja 12 % ei omistanut ajokorttia.

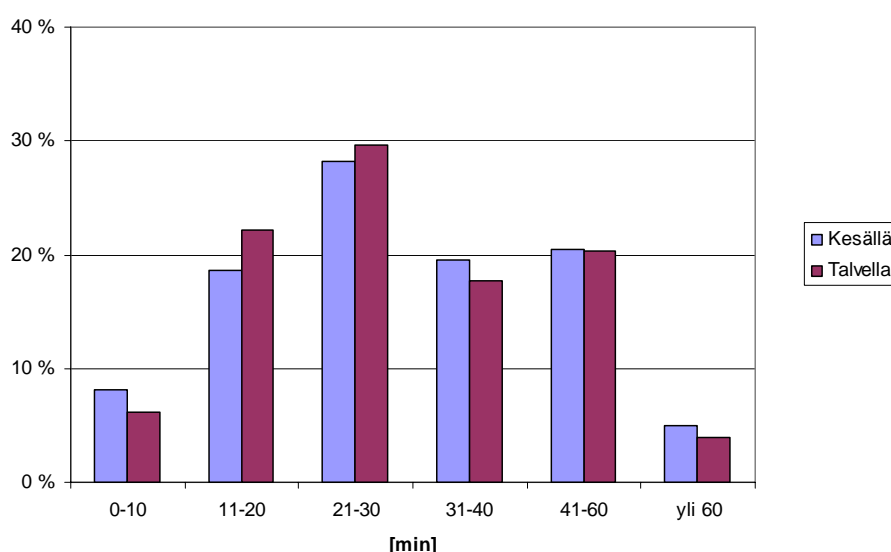
85 % kyselyyn vastanneista työntekijöistä ilmoitti omistavansa käyttökelpoisen polkupyörän. Pääkaupunkiseudun matkakortin puolestaan ilmoitti omistavansa 84 % vastanneista. Heistä noin kolme neljäsosaa lataa sinne pääasiallisesti kautta ja yksi neljäsosa arvoa. Kyselyssä ei tiedusteltu omistiko vastaaja jonkin muun joukkoliikenteen kausilipun, kuten VR:n lipun.

6.2 Nykyiset kodin ja työpaikan väliset matkat

6.2.1 Ilmatieteen laitos

Nykyisen työmatkan pituus yhteen suuntaan Kaisaniemen toimipisteissä työskentelevillä oli keskimäärin 19,2 km (mediaani 13,0 km) ja Herttoniemen toimipisteessä työskentelevillä 16,6 km (mediaani 12,0 km). Lyhimmän työmatkan pituus oli 100 metriä ja pisimmän noin 160 kilometriä. Luvut perustuvat vastaajien omaan arvioon työmatkansa pituudesta.

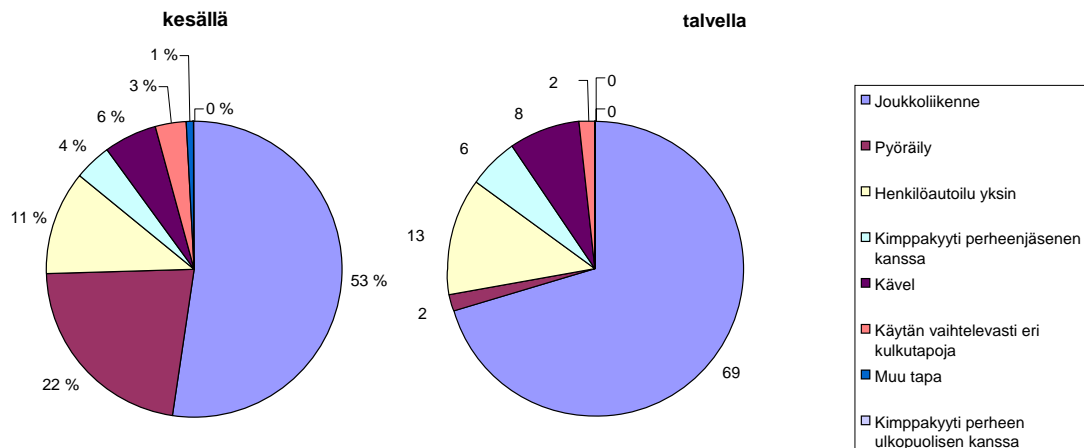
Nykyisen työmatkan kesto oli kesäisin keskiarvoltaan 33 minuuttia ja talvisin vajaan minuutin enemmän. Vastaajista 55 % selviää työmatkastaan kesäaikaan alle 30 minuutissa. Talvisin vastaava prosenttiosuus on 58 %. Työmatka-ajat on esitetty kuvassa 14.



Kuva 14. Ilmatieteen laitoksen työntekijöiden nykyisen työmatkan kesto kesäisin ja talvisin.

Kuvassa 15 on esitetty kyselylomakkeen vastausten perusteella, millä kulkutavalla työntekijät tekevät työmatkansa nykyisin. Vaihtoehtoon ”muu tapa” sisältyy kaksi moottoripyöräilijää. Kuvasta havaitaan, että joukkoliikenne on ylivoimaisesti suosituin kulkutapa. Tämä johtuu ensinnäkin kaikkien työtoimipisteiden erinomaisista joukkoliikenneyhteyksistä sekä siitä, että etenkin ydinkeskustassa Vuorikadulla sijaitsevilla Ilmatieteen laitoksen toimipisteillä on vain muutamia autopaikkoja, jotka täyttyvät nopeasti työntekijöiden saapumisjärjestyksessä.

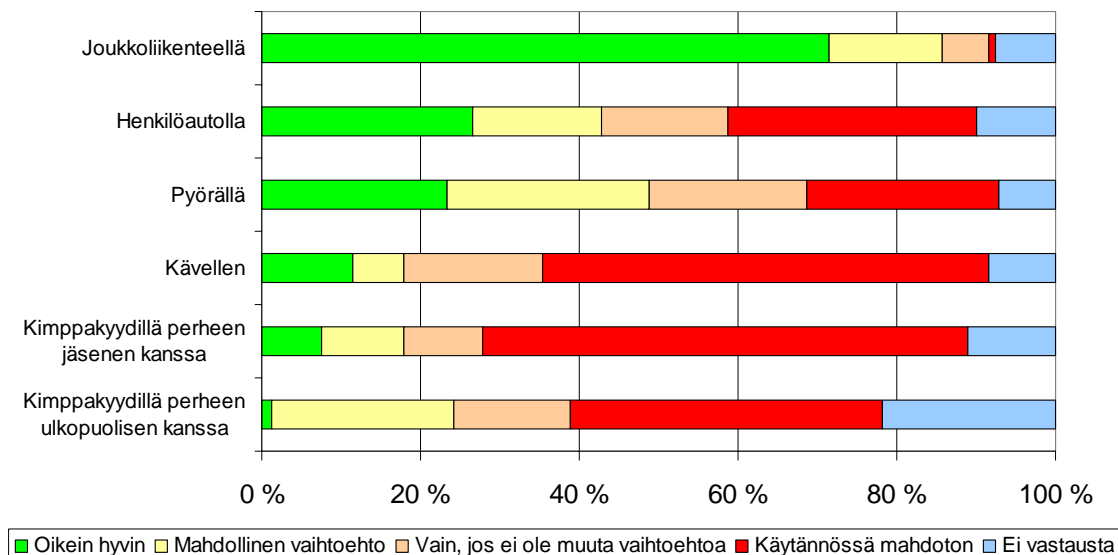
Kesäisin pyöräily on suosittu kulkutapa, mutta talvella pyöräilymäärät romahtavat. Kävelyn osuus kasvaa talvisin hieman kesään verrattuna, mikä johtuu siitä, että osa työntekijöistä pyöräilee työmatkansa kesäisin. Sekä autoilun että kimpakyytien osuus kasvaa hieman talvisin kesäaikaan verrattuna. Kukaan kyselyyn vastanneista ei kulkenut työmatkaansa kimpakyydillä perheen ulkopuolisen kanssa.



Kuva 15. Nykyiset Ilmatieteen laitoksen työntekijöiden liikkumistottumukset kesäisin ja talvisin.

Pisimmät työmatkat tehdään pääasiallisesti joukkoliikenteellä, omalla autolla tai kimppakyydillä perheenjäsenen kanssa. Lyhimmät matkat tehdään kävellen tai pyöräillen.

Tiedusteltaessa vastaajilta kuinka helposti vastaaja voisi kulkea kullakin kulkutavalla, oli joukkoliikenne selvästi suosituin kulkutapa (kuva 16). Seuraavaksi helpoiten vastaajat voisivat käyttää työmatkallansa henkilöautoa ja pyörää. Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa sai vähän varsinaista kannatusta, mutta vaihtoehto myönnettiin kuitenkin mahdolliseksi kulkutavaksi. Kysymystä ei esitetty erikseen eri vuodenaikojen mukaan, vaan mahdollisuutta eri kulkutapojen käyttöön tiedusteltiin yleisellä tasolla.



Kuva 16. Ilmatieteen laitoksen työntekijöiden mahdollisuudet käyttää eri kulkutapoja päivittäisellä työmatkallansa.

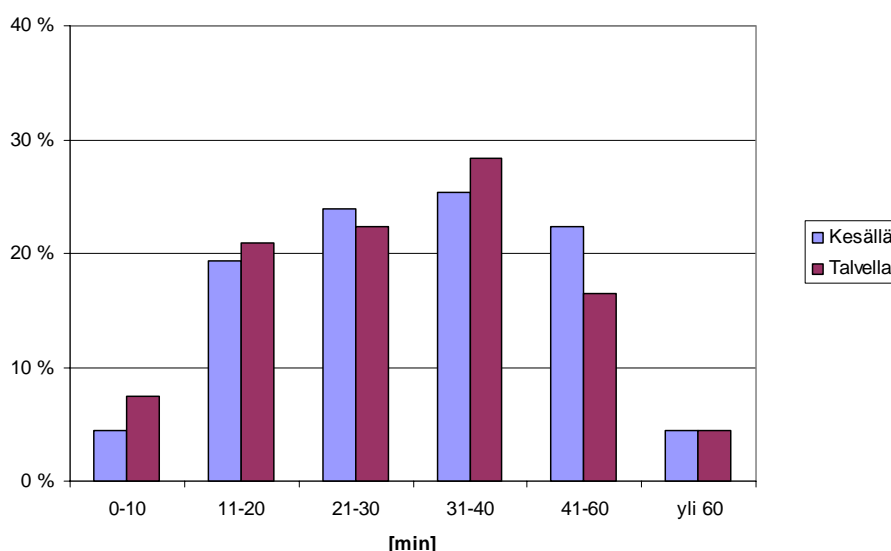
Kuvan mukaan jokaisen kulkutavan käytön lisäämiseen on potentiaalia. Useimmat vastaajat pitivät joukkoliikennettä oikein hyvänä tai mahdollisena vaihtoehtona. Vain alle prosentti vastaajista ilmoitti, että joukkoliikenne ei ole mahdollinen kulkuväline työmatkoilla. Merkille pantavaa on että vaikka 27 % vastaajista ilmoitti, että henkilöautolla töihin tuleminen on oikein hyvin mahdollista, on henkilöautoa käyttävien osuus kuitenkin huomattavasti alhaisempi. Jopa kolmasosa vastaajista ilmoitti, että työmatkan teko autolla on heille nykyisin mahdoton vaihtoehto. 13 % vastaajista ilmoitti että ei omista ajokorttia.

Kaksi kolmasosaa vastaajista kertoo päivittäin poikkeavansa jossakin nykyisen työmatkansa yhteydessä. Pääsääntöisesti vastaajat poikkeavat ruokakaupassa sekä vaihtelevasti jossakin muissa paikoissa. Tämä korostuu etenkin Ilmatieteen laitoksen Kaisaniemen henkilökunnan keskuudessa, sillä näiden toimipisteiden läheisyydessä on runsaasti erilaisia palveluita. Noin kymmenesosa vastaajista poikkeaa päivittäin lasten päivähoitopaikassa. On oletettavaa, että Kumpulaan muuton myötä myös työmatkapoikkeamiset vähenevät palvelutarjonnan vähentymisen johdosta.

6.2.2 Merentutkimuslaitos

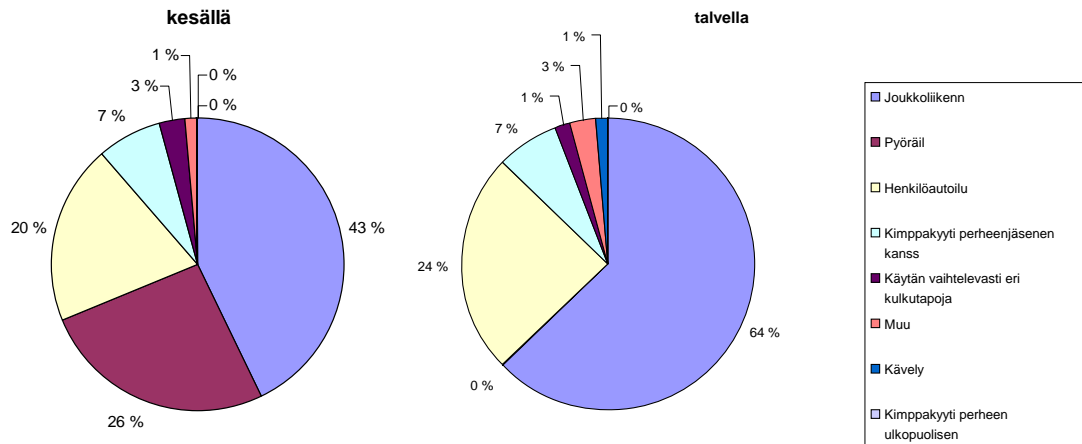
Merentutkimuslaitoksen työntekijöiden nykyisen työmatkan pituus yhteen suuntaan oli keskimäärin 19,7 km (mediaani 14,5 km). Lyhimmän työmatkan pituus oli kilometri ja pisimmän noin 115 kilometriä. Luvut perustuvat vastaajien omaan arvioon työmatkansa pituudesta.

Nykyisen työmatkan kesto oli kesäisin keskiarvoltaan 35,5 minuuttia ja talvisin noin puolitoista minuuttia vähemmän. Vastaajista 46 % selviää työmatkastaan kesäaikaan 30 minuutissa tai sen alle. Talvisin vastaava prosenttiosuus on 49 %. Tulokset perustuvat vastaajien omaan arvioon työmatkansa ajallisesta kestosta. Vastaajien nykyiset työmatka-ajat on esitetty kuvassa 17.



Kuva 17. Merentutkimuslaitoksen työntekijöiden nykyisen työmatkan kesto kesäisin ja talvisin.

Kuvassa 18 on esitetty kyselylomakkeen vastausten perusteella millä kulkutavalla työntekijät tekevät työmatkansa nykyisin. Vaihtoehtoon ”muu tapa” sisältyy juoksija ja henkilö, joka käyttää työmatkallaan sekä kimppakyytiä perheenjäsenen kanssa että joukkoliikennettä.



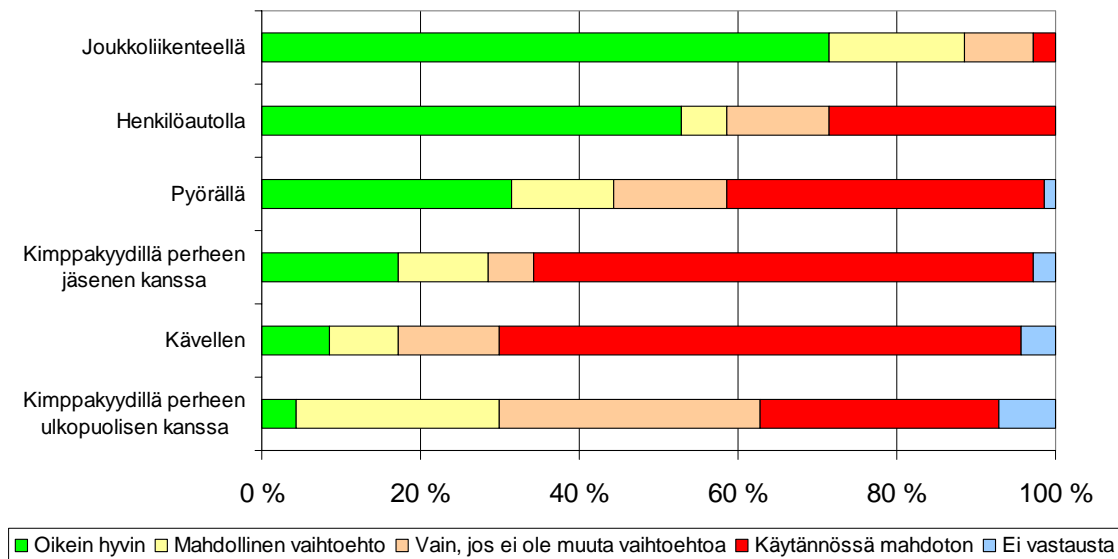
Kuva 18. Merentutkimuslaitoksen työntekijöiden nykyiset liikumistottumukset kesäisin ja talvisin.

Kuvasta voidaan havaita, että **joukkoliikenne** on ylivoimaisesti suosituin kulkutapa. Tämä johtuu ensinnäkin kaikkien työtoimipisteiden erinomaisista joukkoliikennedyteyksistä sekä siitä, että Itäkeskuksen toimipisteessä ei ole työntekijöille varattuja autopaikkoja, vaan auto täytyy jättää yleisille parkkipaikoille.

Kesäisin **pyöräily** on erittäin suosittu kulkutapa, mutta talvella kukaan kyselyyn vastanneista ei pyöräile. Kesäisin kukaan kyselyyn vastanneista ei **kävele** työmatkaansa ja talvellakin ainoastaan yksi vastaaja ilmoitti pääasiallisesti työmatkakulkutavakseen kävelyn. **Autoilun** osuus kasvaa talvisin kesäaikaan verrattuna. **Kimppakyytien** osuus pysyy samana vuodenaikasta riippumatta. Kukaan kyselyyn vastanneista ei kulkenut työmatkaansa kimppakyydillä perheen ulkopuolisen kanssa, vaan kaikki vastanneet matkustivat kimppakyydillä perheenjäsenen kanssa.

Pisimmät työmatkat tehdään pääasiallisesti joukkoliikenteellä tai omalla autolla. Lyhimmat matkat tehdään kävellen, pyöräillen tai kimppakyydillä perheenjäsenen kanssa.

Tiedusteltaessa vastaajilta kuinka helposti vastaaja voisi kulkea kullakin kulkutavalla, oli joukkoliikenne selvästi suosituin kulkutapa (kuva 19). Seuraavaksi helpoiten vastaajat voisivat käyttää työmatkallansa henkilöautoa ja pyörää. Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa sai vähän varsinaista kannatusta, mutta vaihtoehto myönnettiin kuitenkin mahdolliseksi kulkutavaksi. Kysymystä ei esitetty erikseen eri vuodenaikojen mukaan, vaan mahdollisuutta eri kulkutapojen käyttöön tiedusteltiin yleisellä tasolla.



Kuva 19. Merentutkimuslaitoksen työntekijöiden mahdollisuudet käyttää eri kulkutapoja päivittäisellä työmatkallansa.

Kuvan mukaan jokaisen kulkutavan käytön lisäämiseen on potentiaalia. Useimmat vastaajat pitivät joukkoliikennettä oikein hyvänä tai mahdollisena vaihtoehtona. Vain alle kolme prosenttia vastaajista ilmoitti, ettei joukkoliikenne ole mahdollinen kulkuväline työmatkoilla. Ilahduttavaa on myös se, että vaikka 53 % vastaajista ilmoitti, että henkilöautolla töihin tuleminen on oikein hyvin mahdollista, on henkilöautoa käyttävien osuus kuitenkin huomattavasti alhaisempi. Vastaavasti jopa reilu neljäsosa vastaajista ilmoitti, että työmatkan teko autolla on heille nykyisin mahdoton vaihtoehto.

Kaksi kolmasosaa vastaajista kertoo päivittäin poikkeavansa jossakin nykyisen työmatkansa yhteydessä. Vastaajat poikkeavat vaihtelevasti eri paikoissa, eniten kuitenkin ruokakaupassa. Merentutkimuslaitoksen toimipiste sijaitsee nykyisin aivan Itäkeskuksen kauppakeskuksen läheisyydessä, jossa on runsaasti erilaisia palveluita. Noin kymmenesosa vastaajista poikkeaa päivittäin lasten päivähoitopaikassa. On oletettavaa, että Kumpulaan muuton myötä myös työmatkapoikkeamiset vähenevät palvelutarjonnan vähentymisen johdosta.

6.2.3 Eri kulkutapojen käyttäjien profilointi

Ilmatieteen laitoksessa työmatkansa **kävelevien** keskimääräinen matkan pituus on kyselyn mukaan hieman alle kaksi kilometriä. Pisimmän pääasiallisesti kävelen tehtävän työmatkan pituus on noin seitsemän kilometriä. Käveltävän työmatkan pituus ajallisesti on keskimäärin hieman alle 20 minuuttia. Lyhin kävelymatka taittuu alle viidessä minuutissa ja pisin puolestaan kestää noin 50 minuuttia. Työmatkansa kävelleistä ei tutkimuksen perusteella voitu erotella mitään erityistä käyttäjäryhmää, vaan kävelijät edustivat tasaisesti kumpaakin sukupuolta, eri ikäryhmiä sekä eri henkilöstöryhmiä. Kävelijöiden talouksista noin puolella oli henkilöauto ja vastaavasti puolella ei ollut autoa tai autonkäyttömahdollisuutta. Lähes kaikki kävelijät omistivat pääkaupunkiseudun matkakortin ja latasivat sinne pääasiallisesti kautta.

Kävelijöiden liikkumistottumuksia Merentutkimuslaitoksen osalta ei ole tässä tarkasteltu, koska pienen otoskoon vuoksi tuloksia ei voida yleistää koskemaan kaikkia Merentutkimuslaitoksen kävelijöitä.

Myös **pyöräilijät** edustivat kumpaakin sukupuolta ja kaikkia ikäryhmiä. Ilmatieteen laitoksessa pyöräilijät edustivat tasaisesti kaikkia henkilöstöryhmiä, mutta Merentutkimuslaitoksessa työmatkansa pyöräilevistä suhteellisesti eniten oli teknistä henkilöstöä, johtoa sekä tutkijoita. Pyöräiltävän työmatkan pituus vaihtelee 1-35 kilometrin välillä keskiarvon ollessa hieman alle kymmenen kilometriä. Pyöräiltävän työmatkan pituus ajallisesti on keskimäärin noin puoli tuntia. Lyhin pyöräilymatka taittuu alle viidessä minuutissa ja pisin puolestaan kestää yli puolitoista tuntia suuntaansa.

Pääosalla Ilmatieteenlaitoksen pyöräilijöistä oman työpaikan sijainti oli vaikuttanut paljon tai jonkin verran nykyisen asuinpaikan valintaan, mutta Merentutkimuslaitoksessa vastaavaa ei ollut havaittavissa. Pääosalla pyöräilijöiden talouksista on henkilöauto, mutta vain 15 %:lla olisi ollut aina mahdollisuus oman auton käyttöön työmatkalla. Muutamaa henkilöä lukuun ottamatta pyöräilijät siirtyvät talvella pääasiallisesti kävelemään työmatkansa tai käyttämään joukkoliikennettä.

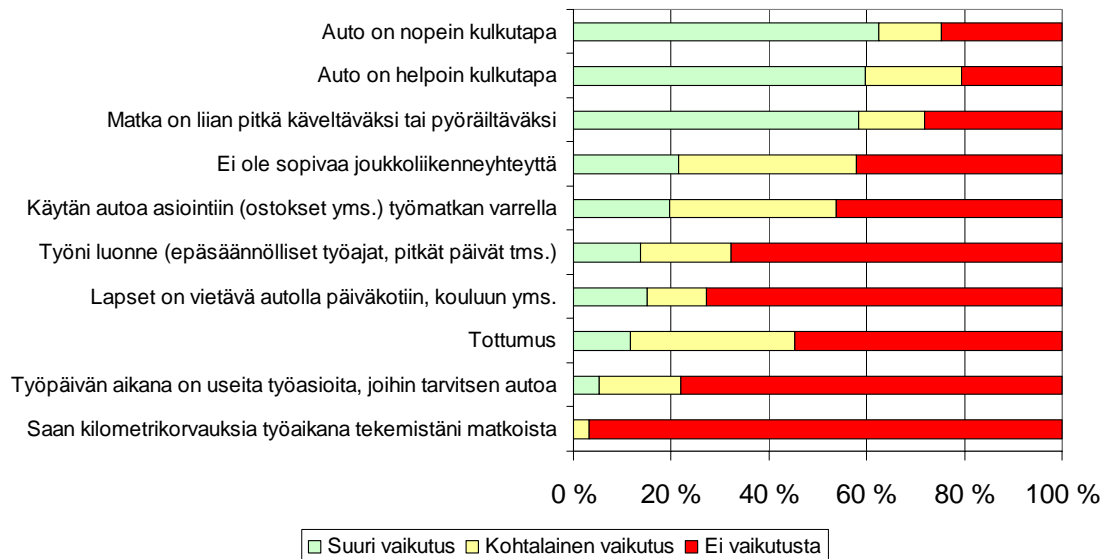
Merentutkimuslaitoksessa **joukkoliikenteen** käyttäjistä noin kaksi kolmasosaa oli naisia ja yksi kolmasosa miehiä. Ilmatieteen laitoksessa joukkoliikenteen käyttäjät olivat tasapuolisesti naisia ja miehiä. Käyttäjät olivat kaikenikäisiä ja edustivat kaikkia henkilöstöryhmiä. Pääosa joukkoliikenteen käyttäjistä asui pääkaupunkiseudulla. Joukkoliikenteellä tehtävän yhdensuuntaisen työmatkan keskipituus oli kesäisin hieman alle 20 kilometriä ja talvisin noin 18 km. Työmatkan kesto joukkoliikenteellä oli talvisin noin 36 minuuttia ja kesäisin noin kaksi minuuttia pidempi. Kesän suurempi työmatkan keskipituus johtuu siitä, että osa joukkoliikenteen käyttäjistä pyöräilee työmatkansa vain kesäisin.

Joukkoliikenteen käyttäjien talouksista noin kahdella kolmasosalla on henkilöauto ja vastaavasti kolmasosalla ei ole autoa tai autonkäyttömahdollisuutta. 68 % joukkoliikenteen käyttäjistä ilmoitti, että oman työpaikan sijainti on vaikuttanut nykyisen asianpaikan valintaan. Puolison työpaikan sijainti on vaikuttanut hieman alle puolella. Talvisin joukkoliikennettä käyttävistä noin neljäsosa siirtyy kesäisin pyöräilemään työmatkansa ja muutama työntekijä ilmoitti myös siirtyvänsä kesäisin kävelijäksi tai autoilijaksi. Pääosa jatkaa kuitenkin joukkoliikenteen käyttäjänä. Valtaosa joukkoliikennettä kesäisin käyttävistä pysyy joukkoliikenteen käyttäjänä myös talvisin.

Henkilöautoa työmatkoillaan käyttävistä noin kaksi kolmasosaa oli miespuolisia. Autoilu vaikutti olevan suosituinta johdon ja teknisen henkilöstön keskuudessa. Pienen otoskoon vuoksi ei voida kuitenkaan luotettavasti sanoa, vaikuttavatko vastaajan työtehtävät auton käyttöön. Henkilöautoa kesäisin käyttävien työmatkan pituus on keskimäärin 35 kilometriä ja talvisin käyttävien noin 29 kilometriä. Työmatkan pituus ajallisesti mitattuna on kesäisin keskimäärin 35 minuuttia ja talvisin 32 minuuttia. Kesän korkeammat luvut niin matka-ajassa kuin matkan pituudessa johtuvat siitä, että kesäisin osa lähellä asuvista autoilijoista siirtyy esimerkiksi pyöräilemään työmatkansa. Omalla henkilöautolla saavutaan töihin 4-110 kilometrin etäisyydeltä työpaikasta.

Jopa kaksi kolmasosaa nykyisistä autoilijoista myönsi, että joukkoliikenne on mahdollinen kulkutapa työmatkoilla. 28 % autoilijoista totesi pyöräilyn olevan mahdollinen vaihtoehto autoilulle. Myös 30 % myönsi kimppakyydin perheenjäsenen kanssa ja 38 % kimppakyydin perheen ulkopuolisen kanssa olevan mahdollinen vaihtoehto.

Kuvassa 20 on esitetty kuinka paljon kyselyssä mainitut seikat vaikuttavat siihen, että työntekijä tekee henkilöautolla työmatkansa.



Kuva 20. Pääasialliset henkilöauton käytön syyt.

Kuvasta voidaan havaita, että eniten henkilöauton käyttöön vaikuttaa sen nopeus ja helppous. Myös matkan pituus vaikuttaa merkittävästi oman auton valintaan. Sen enempää Ilmatieteen laitoksen kuin Merentutkimuslaitoksen työtehtäviäkään eivät ole sen luonteisia, että työntekijöiden tulisi niiden vuoksi liikkua työmatkaansa pääsääntöisesti omalla autolla.

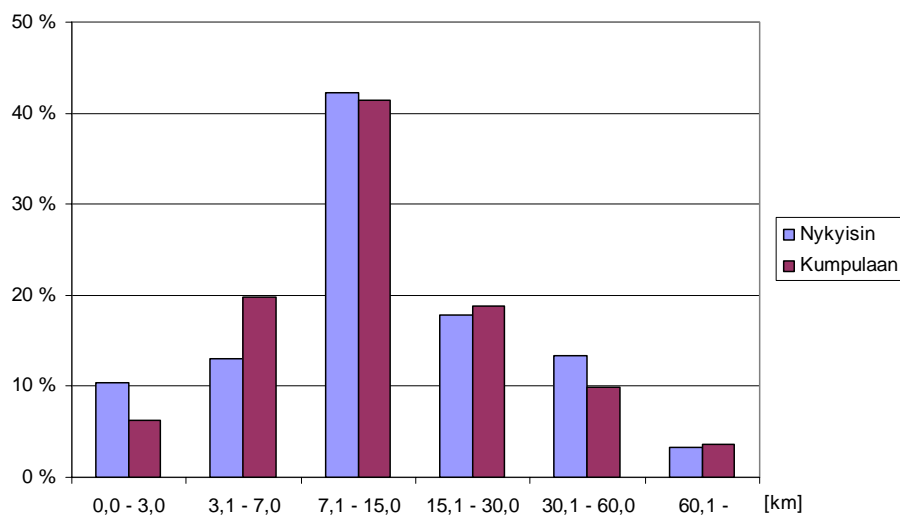
Perheen kesken **kimppakyytiä** käyttävien keskimääräinen työmatkan pituus on kesäisin 29 km ja talvisin 25 kilometriä. Ajallisesti kimppakyydillä töihin matkaavien työmatka kestää kesäisin noin 30 minuuttia ja talvisin 27 minuuttia. Kimppakyydillä saavutaan töihin 1-67 kilometrin päästä. Kimppakyydillä perheenjäsenen kanssa kulkevista suhteellisesti eniten kuuluu johtoon. Kimppakyydillä liikkuvista on miehiä hieman naisia enemmän.

6.3 Kohdetyöpaikkojen muuton vaikutus työmatkaliikkumiseen

Ilmatieteen laitos ja Merentutkimuslaitos muuttavat syyskuussa 2005 Kumpulaan uusiin yhteisiin toimitiloihin. Tässä luvussa on tarkasteltu miten työpaikan muutto tulee vaikuttamaan työntekijöiden kulkutapatottumuksiin. Tulokset perustuvat keväällä 2005 laitosten henkilökunnalle pidettyyn kulkutapakyselyyn, jossa heiltä tiedusteltiin myös oletettavia kulkutapatottumuksia Kumpulaan muuton jälkeen. Tulokset perustuvat siis

vastaajien arvioon heidän tulevasta työmatkastaan. Vasta muuton jälkeen on nähtävissä muuton todelliset vaikutukset työmatkaliikkumiseen.

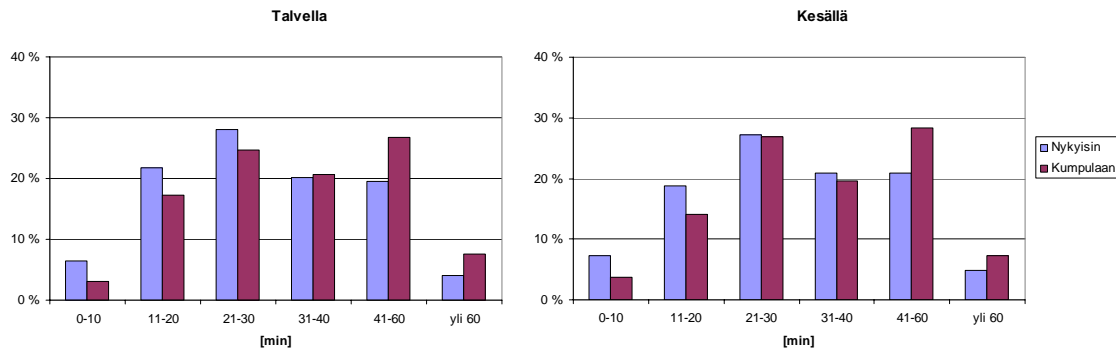
Kuvassa 21 on esitetty nykyisten ja tulevien työmatkojen pituudet. Kuvassa ei ole eritelty lukuja Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen osalta. Kuvan mukaan lyhyiden matkojen, 0,0–3,0 km osuus vähenee muuton myötä, mutta 3,1–7,0 kilometrin pituisten matkojen osuus taas lähes kaksinkertaistuu. Matkan pituuskuvaaajan perusteella nähdään, että mahdollisuudet pyöräilyn lisääntymiselle ovat suotuisat. Toisaalta työmatkakävelyn osuus luultavasti vähenee.



Kuva 21. Nykyisten ja tulevien työmatkojen pituudet.

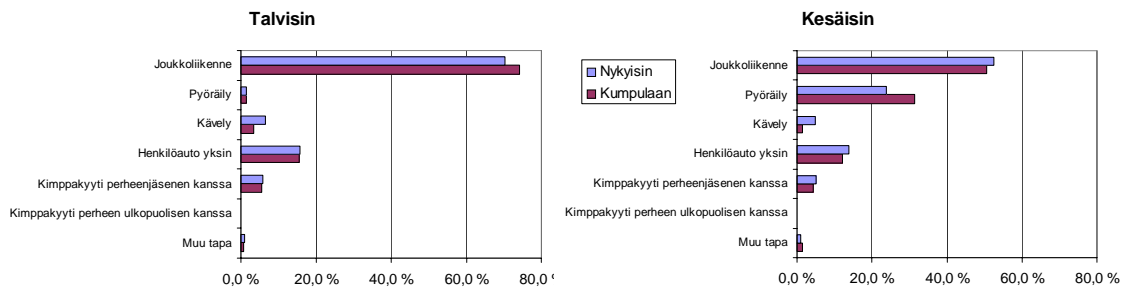
Kumpulaan muuton seurauksena kyselyyn vastanneiden Ilmatieteen laitoksen työntekijöiden työmatkat lyhenevät keskimäärin 0,8 kilometriä (mediaani 1) ja Merentutkimuslaitoksen työntekijöiden työmatkat lyhenevät keskimäärin 1,3 kilometriä (mediaani 2,5). Uusi toimipaikka sijaitsee Kumpulassa noin 6-12 kilometrin etäisyydellä aikaisemmista toimipaikoista. Ainoastaan alle 15 kilometrin muutokset työmatkan pituuksissa otettiin huomioon, kun tarkasteltiin työmatkojen pituuksien muutoksia. Tätä pidemmät työmatkan pituuden muutokset johtuvat luultavimminkin vastaajan muutosta toiselle paikkakunnalle eivätkä siis pääsääntöisesti työpaikan muutosta.

Tutkimuksen mukaan henkilöstön työmatka-ajat tulevat hieman kasvamaan muuton yhteydessä. Matka-ajan keskiarvo yhteen suuntaan Kumpulaan muuton jälkeen kesäisin ja talvisin on noin 38 minuuttia, eli matka-aika pitenee nykytilaan verrattuna kesäisin noin neljä minuuttia ja talvisin noin viisi minuuttia. Kuvassa 22 on verrattu nykyisiä ja muuton jälkeisiä matka-aikoja kesäisin ja talvisin.



Kuva 22. Matka-aikojen vertailu sekä kesäisin että talvisin ennen ja jälkeen muuton.

Tiedusteltaessa vastaajien oletettavaa kulkutapaa työpaikan muuton jälkeen ei vaihtoehtona esitetty ”käytän vaihtelevasti eri kulkutapoja”, mikä oli puolestaan vaihtoehtona tiedusteltaessa vastaajan nykyistä kulkutapaa. Jotta näiden kahden kysymyksen vertaaminen olisi mahdollista, niin ”käytän vaihtelevasti eri kulkutapoja” -kohtaan vastanneiden henkilöiden vastaukset poistettiin näiden kysymysten osalta vertailua tehdessä. Kuvassa 23 on vertailtu kuinka Kumpulaan muutto tulee vaikuttamaan laitosten työntekijöiden kulkutapatottumuksiin.



Kuva 23. Nykyisten ja tulevien työmatkojen kulkutapaosuudet kesäisin ja talvisin.

Joukkoliikenteen osuus työmatkakulutusvoista on suurin. Kesäisin noin puolet työntekijöistä ja talvisin lähes kolme neljäsosaa käyttää joukkoliikennettä pääasiallisesti työmatkoillaan. Joukkoliikenteen käyttäjät eivät kuitenkaan ole samoja ennen ja jälkeen muuton: kesällä noin joka viides Ilmatieteen laitoksen ja noin joka neljäs Merentutkimuslaitoksen nykyisistä joukkoliikenteen käyttäjistä aikoo pyöräillä tai kävellä uuden työmatkansa. Talvella pääosa nykyisistä joukkoliikenteen käyttäjistä säilyy joukkoliikenteen käyttäjinä. Sekä kesäisin että talvisin nykyisiä kävelijöitä, pyöräilijöitä ja autoilijoita siirtyy uusiksi joukkoliikenteen käyttäjiksi. Kokonaistilanteen kannalta joukkoliikenne säilyttää tai jopa hiukan vahvistaa asemaansa työpaikan muuton myötä.

Edellä esitetty matkanpituuksien tarkastelu osoitti, että 3,1–7,0 kilometrin pituisten työmatkojen osuus kasvaa muuton myötä (kuva 22). Tämä näkyy myös kuvassa 23: **pyöräilijöiden** osuus kasvaa kyselyn vastausten perusteella merkittävästi kesäisin (ennen muuttoa osuus oli 24 % ja muuton jälkeen 31 %). Uusia pyöräilijöitä tulee pääasiassa joukkoliikenteen nykyisistä käyttäjistä. Myös nykyisiä henkilöautoilijoita sekä kävelijöitä siirtyy pyöräilemään työmatkansa.

Myös talvipyöräilyn osalta tapahtuu muutoksia. Ennen muuttoa kyselyyn vastanneista neljä Ilmatieteen laitoksen työntekijää oli pyöräillyt töihin talvisin, muuton jälkeen enää kolme. Nykyisistä pyöräilijöistä kaksi kertoi pyöräilevänsä myös Kumpulaan kun taas yksi siirtyy kävelijäksi ja yksi joukkoliikenteen käyttäjäksi. Lisäksi yksi nykyisin työmatkansa talvisin kävelevä siirtyy pyöräilemään ympäri vuoden.

Kävelijöiden osuus pienenee oletettavasti muuton jälkeen, koska 0-3 kilometrin pituisten työmatkojen osuus vähenee huomattavasti (kuva 22). Nykyiset kävelijät siirtyvät käyttämään pääasiassa joukkoliikennettä ja osa siirtyy myös pyöräilijöiksi kesäisin. Kesäisin myös nykyisiä joukkoliikenteen käyttäjiä siirtyy kävelemään. Talvisin osa nykyisistä pyöräilyn, joukkoliikenteen ja henkilöauton käyttäjistä aikoo kävellä työmatkansa. Merentutkimuslaitoksen osalta kävelijöiden osuus säilyy marginaalisen pienenä myös muuton jälkeen.

Henkilöautoilun osuudessa ei näyttäisi tapahtuvan merkittäviä muutoksia muuton yhteydessä. Autoilevat henkilöt ovat samoja ennen ja jälkeen muuton, lukuun ottamatta paria henkilöä, jotka siirtyvät henkilöautoilusta joukkoliikenteen käyttäjiksi ja muutamat nykyisin pyörällä tai kävellen töihin tulevat henkilöt, jotka ryhtyvät muuton jälkeen kulkemaan työmatkansa autolla. Talvisin autoilun osuus tulee tutkimuksen mukaan Ilmatieteen laitoksen henkilökunnan keskuudessa hieman kasvamaan.

Tiedusteltaessa vastaajilta, mitkä seikat vaikuttaisivat muuton yhteydessä siihen, että he vähentäisivät oman auton käyttöä, merkittävin seikka oli, että joukkoliikenneyhteydet työpaikalle olisivat selvästi nykyistä paremmat (82 %). Myös henkilöauton polttoaineen hinnan kallistuminen kaksinkertaiseksi nykyisestä saisi hieman yli puolet vastanneista vähentämään omaa henkilöautoiluaan työmatkoilla. Muut keinot saivat seuraavasti kannatusta: autopaikkojen maksullisuus (43 %), työpaikan sosiaalityöt paranisivat huomattavasti (41 %), pyöräpysäköintimahdollisuudet paranisivat (39 %), kevyen liikenteen olosuhteet paranisivat (38 %) ja autopaikkojen määrää rajoitettaisiin (36 %).

Ilmatieteen laitoksen osalta **kimppakyytien** osuus pysyy lähestulkoon samana ennen ja jälkeen muuton, mutta Merentutkimuslaitoksen osalta kimppakyytien määrä vähenee. Muuton jälkeenkään kukaan kyselyyn vastanneista ei aio kulkea työmatkaansa kimppakyydillä perheen ulkopuolisen kanssa.

Kyselyvastausten mukaan työpaikan muutto vaikuttaa joidenkin työntekijöiden tulevan asuinpaikan valintaan. Kyselyyn vastanneista Ilmatieteen laitoksen työntekijöistä 6 % ilmoitti, että he aikovat muuttaa seuraavan kahden vuoden aikana nimenomaan työpaikan muuton vuoksi. Hieman yli joka kymmenes kyselyyn vastanneista Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen työntekijä puolestaan ilmoitti, että aikoo muuttaa seuraavan kahden vuoden aikana muista syistä, mutta työpaikan uusi sijainti tulee vaikuttamaan uuden asuinalueen valintaan. Teemahaastattelutilaisuuksissa kävi myös ilmi, että uuden toimipaikan sijainti on jo parin viime vuoden aikana vaikuttanut useiden työntekijöiden uuden asuinpaikan valintaan ja asunnon hankintapäätökseen.

Yleisesti ottaen Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen työntekijät suhtautuivat työpaikkansa muuttoon tulevan työmatkan kannalta myönteisesti. 55 % henkilöstöstä ilmoitti

että muutto ei tule vaikuttamaan negatiivisesti heidän työmatkaansa. Tähän varmasti osaltaan vaikuttaa se, että toimipaikkojen muutto on jo pitkään ollut työntekijöiden tietoisuudessa ja he ovat osanneet varautua siihen.

Edellä esitetyt luvut ja niihin perustuvat kuvaajat vastaajien kulkutavoista Kumpulaan muuton jälkeen ovat luonnollisesti vain arvioita siitä, miten ihmiset muuton jälkeen kulkevat työmatkansa. Vasta arki ja aika näyttävät kuinka työmatkaliikkuminen tasapainottuu eri kulkutapojen kesken.

7 KOHDETYÖPAIKKOJEN PUUTTEET JA KEHITTÄMISTARPEET LIKKUMISEN KÄYTÄNNÖISSÄ JA OHJAUKSESSA

7.1 Yleistä

Työmatkaliikkuminen on merkittävä osa Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen aiheuttamaa ympäristökuormitusta. Laitokset toimivat kestävästä kehitystä tukevana ympäristöalan asiantuntijoina. Jo tämän vuoksi niiden tulisi näyttää hyvää esimerkkiä siitä, kuinka yksittäiset tahot voivat toimia ympäristöolojen parantamiseksi. Tutkimuksessa ilmeni, että erityisesti Ilmatieteen laitoksen työntekijät toivovat Ilmatieteen laitoksen johdon ottavan liikkumisen ohjauksen osaksi laitoksen ympäristöjohtamista ja profiloituvan myös ilman laadun parantajana.

Tiedusteltaessa vastaajilta kokevatko he tärkeäksi, että johto ottaa henkilöstön työmatkaliikkumisen ohjauksen osaksi laitoksen strategiaa, 66 % vastasi kysymykseen myöntävästi. Ilmatieteen laitoksella asia sai enemmän kannatusta (69 %) kuin Merentutkimuslaitoksella (56 %). Asia oli kuitenkin monille henkilöille uusi, joten he eivät varmastikaan olleet vielä täysin tietoisia mitä liikkumisen ohjauksen käsite oikeastaan pitää sisällään. Käsitettä oli kuitenkin pyritty selventämään kyselyn alussa olleella johdantokappaleella ja aihe todennäköisesti tuli tutuksi myös lomakkeen kysymysten kautta. Kysymyksen asetteluun olisi pitänyt lisätä vaihtoehto ”ei mielipidettä”, jolloin käsitteen sisällöstä epävarmat henkilöt olisivat voineet valita tämän vaihtoehdon. Näin niidenkin henkilöiden mielipiteet olisivat tulleet selkeämmin esille, joille ei mielestään ollut enää syntynyt tarpeeksi kattavaa kuvaa liikkumisen ohjauksesta.

Teemahaastattelutilaisuuksissa liikkumisen ohjauksen käsitteen laajempi ja tarkempi sisältö selvisi haastateltaville. Tilaisuuksien jälkeen olikin havaittavissa, että osa henkilöistä, jotka olivat vastanneet liikkumisen ohjauksen sisällyttämisestä laitoksen strategiaan kieltävästi, suhtautuivatkin asiaan myönteisesti.

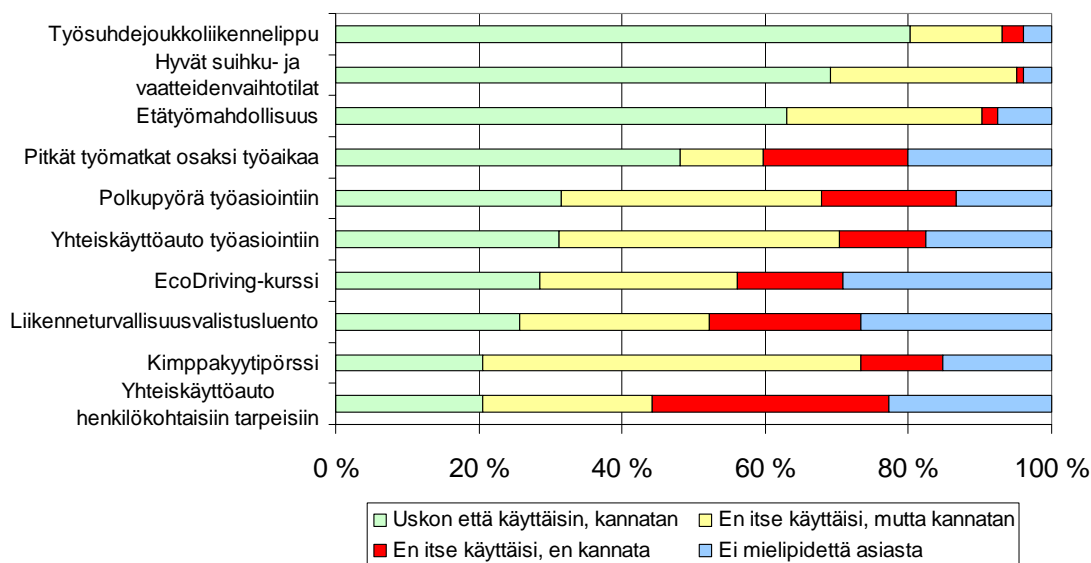
Tutkimukseen liittyneissä Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen teemahaastatteluissa ilmeni, että lähes kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että työnantaja voi ohjata työntekijöitensä työmatkaliikkumista, kunhan se kohdistuu myönteisiin keinoihin. Liikkumisen ohjauksessa onkin tarkoituksena, että ketään ei pakoteta vaihtamaan nykyistä kulkutapaansa. Tarkoituksena on, että erilaisten keinojen ja houkuttimien kautta ihmiset kokisivat saavansa enemmän vaihtoehtoja työmatkaliikkumiseensa ja tätä kautta vaihtaisivat nykyisen kulkutapaansa kestävästä kehitystä suosivaksi.

7.2 Liikkumisen ohjauksen keinot ja seuranta kohdetyöpaikoilla

Nykytilan kartoituksen sekä tehtyjen haastattelujen pohjalta kohdetyöpaikoille on määritelty kehittämistarpeita sekä tavoitteita ja toimenpiteitä, joilla tähdätään kestävämpiin liikkumistapoihin työ- ja työasiamatkaliikkumisessa. Joidenkin toimenpiteiden sovittaminen

yhteen tuotannon tehostamisvaatimusten kanssa voi olla haastavaa ja osin mahdotontakin. Työssä onkin ollut tarkoituksena koota mahdollisimman monipuolinen joukko toimenpiteitä, joiden joukosta laitokset voivat valita sopivimmat. Seuraavissa kappaleissa on käsitelty liikkumisen ohjauksen eri keinoja yleisellä tasolla. Varsinaiset kohdetyöpaikoille räätälöidyt toimenpidelistat löytyvät näiltä työpaikoilta.

Henkilöstön työmatkakyselyssä vastaajilta tiedusteltiin, millä tasolla he kannattavat liikkumisen ohjauksen eri keinoja. Kuvassa 24 liikkumisen ohjauksen keinot on esitetty järjestyksessä sen mukaan, kuinka paljon vastaajat uskovat itse käyttävänsä kyseistä ohjauskeinoa. Kunkin keinon kokonaiskannatus muodostuu ”uskon, että käyttäisin, kannatan” ja ”en itse käyttäisi, mutta kannatan” -palkin yhteispituudesta.



Kuva 24. Liikkumisen eri ohjauskeinojen kannatus henkilöstökyselyn perusteella.

Kuvasta voidaan havaita, että niin sanotulla työsuhdematkalipulla on vahvin kannatus. Seuraavaksi eniten kannatetaan hyviä suihku- ja vaatteiden vaihtotiloja johtuen ehkä huonosta nykytilanteesta. Hyvät sosiaalitilat kannustavat työntekijöitä pyöräilemään pidemmänkin matkan takaa. Uudessa toimitilassa sosiaalitilat on suunniteltu viihtyisiksi, ja niitä on arvioitu olevan riittävästi henkilökunnan tarpeisiin.

Pitkän työmatka-ajan hyväksyminen työajaksi sai kannatusta erityisesti kaukana asuvien keskuudessa. Esimerkiksi junalla töihin tulevilla työntekijöillä on erinomaiset mahdollisuudet työskentelyyn kannettavan tietokoneen avulla. Usein näin jo tehdäänkin, mutta ilman eri korvausta.

Muiksi liikkumisen ohjauksen suosituiksi keinoiksi nousivat etätyömahdollisuuksien kehittäminen, polkupyörän hankkiminen työasointiin, henkilökunnalle järjestettävä taloudellisen ajotavan kurssi, liikenneturvallisuusvalistusluento sekä yhteiskäyttöautojen käytön salliminen henkilökohtaisiin tarpeisiin työajan ulkopuolella. Kimppakyytijärjestelmän perustaminen sai melko vähän ensisijaista kannatusta. Kokonaiskannatuksessa se kuitenkin

menee monen muun keinon ohi. Kimppakyytipörssi on listassa mainituista keinoista helpoin ja yksinkertaisin toteuttaa.

Liikkumisen ohjauksen tavoitteiden toteutumisen merkittävänä osatekijänä on seuranta ja sen kautta saatu palaute keinojen toimivuudesta ja tehokkuudesta. Työmatkasuunnitelman tavoitteiden ja toimenpiteiden seurannan on kaavailtu tapahtuvan osana laitosten laatu- ja ympäristöjärjestelmää. Vuosittain tulee määritellä seuraavan vuoden toiminnalliset tavoitteet ja arvioida edellisen vuoden tavoitteiden toteutuminen.

Kulikutapajakauma

Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen tulisi pyrkiä vaikuttamaan siihen, että kodin ja työpaikan välillä mahdollisimman suuri osa matkoista tehtäisiin vastaisuudessa joukkoliikenteellä, kävellen tai pyöräillen. Työasiamatkoilla, joilla kävely, pyöräily tai joukkoliikenteen käyttö ei ole tarkoituksenmukaisin vaihtoehto, tulisi käyttää työnantajan autoja, jotka tulisi aina hankkia mahdollisimman ympäristöystävällisin perustein. Työntekijöitä tulisi kannustaa myös kimpakyyteihin ja taloudelliseen ajotapaan. Liikkumistarpeen vähentämiseksi kohdetyöpaikkojen tulisi aktiivisesti kannustaa työntekijöitään käyttämään hyväksi myös etänevottelumahdollisuuksia, kuten puhelinta, videota tai Internetiä ja etätöitä silloin, kun työtehtävien luonne sen mahdollistaa.

Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen työntekijöiden työmatkan ja työasiamatkojen kulikutapoja tulisi seurata vuosittain. Kulikutapojen seurannassa selvitetään kulikutapajakauma, eli kuinka suuri osa työntekijöistä kulkee työhön liittyvät matkansa kävellen, pyörällä, henkilöautolla yksin, matkustajana kimpakyydillä tai perheenjäsenen seurassa, joukkoliikenteellä tai jollakin muulla tavalla, esimerkiksi rullaluistellen. Työ- ja työasiointimatkojen osalta voidaan selvittää erikseen työntekijöiden käyttämät kulikutavat kesällä ja talvella, koska kulikutapojen käyttö vaihtelee vuodenaikojen mukaan. (Pöllänen ym. 2003.)

Noin vuosi muuton jälkeen eli syksyllä 2006 olisi hyvä tehdä vuoden 2005 kevään kaltainen laajempi tutkimus henkilökunnan liikkumistottumuksista. Vuoden aikana työntekijöiden liikkumistottumukset ovat ennättäneet jo vakiintua melko hyvin, mutta niihin voitaisiin edelleen vaikuttaa. Kysely tulisi toteuttaa mahdollisimman samankaltaisena kuin tämän projektin yhteydessä suoritettu henkilöstökysely, jotta vastausten vertaaminen olisi mahdollista. Uuden kyselyn ansiosta olisi mahdollista analysoida muuton vaikutuksia ihmisten kulutapoihin.

Pidempiaikainen seuranta voitaisiin toteuttaa jonkin vuosittain toteutettavan kyselyn osana tai omana erillisenä kyselynä. Kyselyn ei tarvitsisi olla yhtä kattava kuin keväällä 2005 järjestetty kysely oli, mutta siinä tulisi tiedustella vastaajan liikkumistottumuksia sekä työ- että työasiamatkoilla. Kyselyssä tulisi olla valmiiden vastausvaihtoehtojen lisäksi mahdollisuus avoimien vastausten kautta täydentää omia vastauksia sekä antaa palautetta ja parannusehdotuksia liikkumisen ohjauksen toimenpiteistä.

Työ- ja työasiointimatkojen kulikutapojen seurantatietoja voidaan hyödyntää eri toimenpiteiden vaikutusten selvittämisessä. Seurantatietoja voidaan hyödyntää myös arvioitaessa, millaisia toimenpiteitä tarvittaisiin esimerkiksi joukkoliikenteen osuuden lisäämiseksi. Jos yrityksessä on asetettu tavoitteita esimerkiksi jalankulun osuuden

lisäämiseksi, on vuosittainen seuranta tehokas tapa seurata tavoitteiden saavuttamista. (Pöllänen ym. 2003.)

Pyöräily ja kävely

Työmatkaliikkumisen edellytykset kohenevat huomattavasti muuton myötä, sillä Kumpulan uusissa toimitiloissa sosiaalityötilojen määrä ja laatu paranevat huomattavasti aikaisempaan verrattuna. Suihkutilojen yhteyteen rakennettavien säilytyskaappien määrä saattaa kuitenkin osoittautua riittämättömäksi pyöräilyn sesonkiaikaan, sillä osalla työntekijöistä työtehtävät edellyttävät henkilökohtaisen kaapin varaamista. Muut kaapit tulevat olemaan henkilökunnan yleisessä käytössä, eikä niitä voi varata. Kaappien lukumäärää ja varausperiaatetta tulee pohtia uudelleen muuton jälkeen, kun niiden todellinen käyttötarve selkenee. Lukittavien kaappien lisäksi sosiaalityötiloissa tulisi olla myös vaatteiden kuivausmahdollisuus.

Työmatkapyöräilyn ja -kävelyn lisääntyminen aiheuttaa todennäköisesti suihkujen käytön lisääntymistä työpaikoilla. Tämä vaatisi aiheeseen liittyvien ”pelisääntöjen” luomista ja julkistamista esimerkiksi Intranetissä. Tutkimuksen aikana selvisi, että ainakaan Ilmatieteen laitoksessa suihkussakäynnin pelisääntöjä ei ole selkeästi määritetty. Osa työntekijöistä leimaa itsensä sisään jo ennen suihkua ja osa vasta sen jälkeen. Tämänkaltaisen tilanne on epäoikeudenmukainen työntekijöitä kohtaan.

Pääsääntöisesti suihkussakäyntiaika kuuluu työmatkaan, joka on omaa aikaa ja josta ei makseta palkkaa. Tämän perusteella sisäänleimaus tulisi suorittaa vasta suihkussakäynnin jälkeen. Toisaalta suihkussakäynnin voi laskea myös satsaukseksi työntekijän virkeyteen ja työtehon parantumiseen. Suihkussakäynnin hyväksyminen työajalla olisi Ilmatieteen laitokselle ympäristöalan tutkimuslaitoksena myös imagoa kasvattava seikka, jolla osoitettaisiin, että työpaikalla suositaan työmatkaliikkumista.

Kumpulaan muuton myötä paranee paitsi sosiaalityötilojen myös pyöräpysäköinnin taso. Autoparkkipaikkojen yhteyteen rakennetaan pyörille oma lukittu pyörävarasto, johon mahtuu arvioiden mukaan noin 60 pyörää. Tämä saattaa kuitenkin osoittautua sesonkiaikaan riittämättömäksi. Kiinteistön läheisyyteen tulisikin tarpeen vaatiessa osoittaa lisäpyöräpaikkoja, joissa on mahdollisuus pyörän turvalliseen säilyttämiseen.

Myös asiakkaiden pyöräpysäköinti tulisi suunnitella ja merkitä selkeästi pääsisäänkäynnin läheisyyteen. Pyörien pysäköinti tulisi suunnitella siten, että pyörät saadaan lukittua rungosta kiinteään telineeseen ja etteivät pyörät ole alttiina ilkivallalle.

Pyörien hankinta työasiointiin sai noin 68 % kannatuksen henkilöstökyselyssä (kuva 24). Tämän perusteella Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen kannattaisi hankkia virkapyöriä työntekijöidensä työasiointitarpeisiin. Virkapyörille tulisi merkitä oma turvallinen ja helposti löydettävä säilytyspaikkansa sekä huolehtia pyöräilykypärien saatavuudesta. Virkapyörien avaimia ja kypäroitä voisi olla saatavilla esimerkiksi neuvonnasta. Halutessaan laitokset voisivat myös hankkia logoillaan varustettuja pyöriä Pasilan asemalle, jotta junalla kulkevat työntekijät pääsisivät sujuvasti asemalta Kumpulaan. Koska Pasilan asemalla esiintyy paljon ilkivaltaa, pyörät tulisi siellä sijoittaa esimerkiksi lukittuihin kaappeihin.

Pyöräilyn lisäksi laitokset voisivat edistää myös kävelyä. Kävelyä voitaisiin edistää esimerkiksi järjestämällä viikoittaiset yksikköpalaverit kävelykokouksina, joissa työntekijät käsittelevät kokousasioita kävellen raikkaassa ulkoilmassa (Kaskinen 2005).

Työntekijöiden kannalta olisi toivottavaa, että sekä Ilmatieteen laitoksen että Merentutkimuslaitoksen johto ottaisi aktiivisen roolin Kumpulan alueen kevyen liikenteen yhteyksien suhteen. Tutkimuksessa nimittäin kävi ilmi, että useat työntekijät kokevat Kumpulan ympäristön turvattomaksi etenkin viikonloppuisin ja iltaisin. Alueen turvallisuuden tuntua tulisikin parantaa hyvällä valaistuksella ja katualueiden kunnossapidolla. Etenkin talviaikaan tulee talvikunnossapitoon ja liukkaudentorjuntaan kiinnittää huomiota. Esimerkiksi Kumpulanmäeltä alas vievien polkujen tulee olla hyvässä kunnossa niin kesäisin kuin talvisinkin, jotta onnettomuuksilta välttyttäisiin.

Joukkoliikenne

Kohdetyöpaikkojen henkilöstöä ei tällä hetkellä suoranaisesti kannusteta joukkoliikenteen käyttöön, sillä laitoksilla ei ole käytössä ns. työnantajan subventoimaa joukkoliikennelippua. Työntekijät voivat kuitenkin lainata satunnaisia työtehtäviä varten YTV:n matkakortteja. Tulevina vuosina Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen kannattaisi harkita työsuhdematkalipun tarjoamista työntekijöilleen, sillä hallitus teki elokuussa 2005 päätöksen työsuhdematkalipun 25 % verotusarvon alenemasta. Työsuhdematkalipun tarkoituksena on toimia samankaltaisena työsuhde-etuna kuin nykyiset lounas- ja liikuntasetelit. Työntekijä voi matkustaa lipulla työhön liittyvien matkojen lisäksi myös vapaa-ajalla ja sen tarkoituksena on lisätä joukkoliikenteen suosiota. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2005.)

Työsuhdelippu on tarkoitus saada käyttöön vuoden 2006 alusta. Lipun käyttöönotosta sopivat työnantaja ja työntekijä. Lipun käyttöönotosta ei aiheudu työnantajalle merkittävästi lisää työtehtäviä, sillä esimerkiksi Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) on kehittänyt suoraveloituskäytäntöä, jossa YTV hoitaa työsuhdematkalipuista aiheutuvan hallinnoinnin (Helsingin Sanomat 2005).

Joillakin työpaikoilla on ollut käytössä työnantajan subventoima joukkoliikennelippu jo ennen em. veronalennusta. Subventoidun lipun avulla työntekijöitä on kannustettu joukkoliikenteen käyttöön pääasiallisesti työasiamatkoilla. Uusi työsuhdematkalippu on ensisijaisesti suunnattu korvaamaan työasiamatkoista aiheutuvia kuluja, mutta työasiamatkojen lisäksi se edistää joukkoliikenteen käyttöä myös vapaa-aikana. Koska työnantaja maksaa subventoidun joukkoliikennelipun kulut, tulee myöntämisehtojen olla varsin tiukat, jotta lippu vastaisi tarkoitustaan. Subventoitu lippu tulee myöntää ainoastaan henkilöille, joilla on todellinen liikkumistarve työpäivän aikana työasiamatkojen yhteydessä.

Subventoidun joukkoliikennelipun malleja on useita ja käytännöt muokkautuvatkin aina kunkin työnantajan periaatteiden mukaisesti. Esimerkiksi Helsingin kaupungilla on tällä hetkellä käytettävissä työnantajan subventoima joukkoliikennelippu, jossa työntekijälle korvataan 70 % henkilökohtaisen kausilipun Helsingin sisäisestä osuudesta (Helsingin kaupunki 2005b). Käytäntö on osittain epätasa-arvoinen, koska siitä hyötyvät eniten Helsingissä asuvat työntekijät. Helsingin kaupungilla on myös käytäntönä, että joukkoliikennelippu hankitaan aina koko vuodeksi kerrallaan (Helsingin kaupunki 2005b). Myös osavuotisten lippujen hankinta tulisi taata haluaville, esimerkiksi kesällä pyöräileville, jotta työntekijät eivät joutuisi maksamaan lipusta turhaan.

Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen tulisi ottaa aktiivinen asenne Kumpulan alueen ja sen joukkoliikenne- ja kevyen liikenteen yhteyksien kehittämiseen. Ilmatieteen laitoksen johto onkin ollut aktiivinen Kumpulan ja Pasilan välisen joukkoliikenneyhteyden parantamiseksi nykyisestään. Ilmatieteen laitoksella on esimerkiksi ollut nimetty edustaja YTV:n Tiedelinjan johto- ja projektiryhmässä. Ilmatieteen laitoksen johto on ollut aktiivinen myös Pietari Kalmin kadun jatkeen rakentamisen suhteen, jotta Kumpulan ja Pasilan välinen joukkoliikenneyhteys paranisi nykyiseen verrattuna.

On tärkeää, että virallisen edustuksen lisäksi myös työntekijöiden mielipiteet ja näkemykset tulisivat esille. Tiedonvaihdon tulisikin olla niin ylhäältä alaspäin kuin myös alhaalta ylöspäin suuntautuvaa. Olisi toivottavaa, että laitosten sisällä ja välillä toimisi Kumpulan aluetta koskeva palautteenantokanava esimerkiksi Intranetissä. Tätä kautta Kumpulan aluetta koskevat palautteet ja parannusehdotukset voitaisiin toimittaa koordinoitusti asianomaisille virallisen tahon edustajille.

Kohdetyöpaikkojen Internet- ja Intranet-sivuilla tulee olla selkeät ohjeet Kumpulaan saapumisesta myös joukkoliikennettä käyttäen. Ainakin Intranet-sivuille tulisi lisätä linkkejä joukkoliikenteen eri sivustoille tiedon nopeaksi löytämiseksi.

Autoilu

Autoa käytetään työmatkoilla Ilmatieteen laitoksessa ja Merentutkimuslaitoksessa melko vähän. Ilmatieteen laitoksen Herttoniemen toimipisteessä työmatkan teko omalla autolla on suositumpaa muihin toimipisteisiin verrattuna, sillä sekä Kaisaniemessä että Itäkeskuksessa autoilua rajoittavat niukat autopaikkamäärät ja ruuhkat. Lisäksi joukkoliikenneyhteydet Kaisaniemeen ja Itäkeskukseen ovat Herttoniemeä kattavammat. Herttoniemeen tullaan usein myös kimpakyydeillä oman perheenjäsenen kanssa, mikä pienentää autoilun aiheuttamaa kuormitusta huomattavasti. Tarkoituksenmukaista olisi, että työnantaja voisi tarjota virka-auton työntekijän käyttöön työasiamatkoille, jotta kenenkään ei tarvitsisi tulla työpaikalle omalla autolla sen takia, että tarvitsee autoa työtehtävissään.

Työasioissa käytettävien autojen ajokilometrejä tulee seurata säännöllisesti. Virka-autojen kilometriseuranta toteutetaan seuraamalla matkamittaria. Työntekijöiden työasioissa käyttämien omien autojen ajokilometrejä voidaan puolestaan seurata matkalaskujen avulla.

Kilometriseurannan lisäksi virka-autoissa tulee jatkuvasti seurata polttoaineen kulutusta. Työasioissa käytettävien autojen polttoaineenkulutuksen vähentäminen on toimenpide, josta on hyötyä paitsi ympäristölle, myös yrityksen taloudelle vähentyneiden polttoainekulujen myötä. Kulutusta on voitava seurata yritys-, auto-, työtehtävä- tai kuljettajakohtaisesti, jotta polttoaineen kulutuksen kehitystä voitaisiin arvioida. Yksinkertaisimmillaan seurantajärjestelmään kootaan koko yrityksen kaluston vuosikulutustietoja tai autokohtaisia tankkausten yhteydessä kerättäviä kulutustietoja. Polttoaineenkulutusta voidaan seurata myös ajotietokoneen tai erillisten mittauslaitteiden avulla. Seurannan tarve riippuu yrityksen työliikenteen määrästä ja ajokaluston ominaisuuksista. (Pöllänen ym. 2003.)

Polttoaineenkulutuksen seurannalla voidaan arvioida polttoaineenkulutuksen vähentämistoimenpiteiden tarvetta, jo toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksia ja asetettujen

kulutustavoitteiden saavuttamista. Seurantajärjestelmät motivoivat yleensä polttoaineenkulutuksen vähentämiseen, sillä vähentämistoimien vaikutusta on ilman niitä vaikeaa todentaa. (Pöllänen ym. 2003.)

Virka-autojen nykyistä varausjärjestelmää tulisi kehittää siten, että varauksen voisi tehdä suoraan Intranetissä. Myös autojen käytön ohjeistuksen tulee olla selkeää ja helposti kaikkien saatavilla. Jos vakuutus- ja muut seikat sallivat voitaisiin Ilmatieteen laitoksella harkita virka-autojen lainaamista työntekijöiden henkilökohtaiseen käyttöön myös virka-ajan ulkopuolella. Mahdollisuus autojen satunnaiseen lainaamiseen saattaisi vähentää joidenkin työntekijöiden tarvetta oman auton ostoon ja tätä kautta myös työmatkojen tekoa omalla autolla.

Autopaikat tulevat Ilmatieteen laitokselle ja Merentutkimuslaitokselle erittäin kalliiksi verrattuna esimerkiksi sosiaalituloihin tai pyöräpysäköintipaikkoihin. Työntekijöiden tasavertaisuuden kannalta olisikin oikeudenmukaista, että työntekijät, jotka tarvitsevat pysäköintipaikan, myös maksaisivat sen käytöstä. Vuosimaksu ei kuitenkaan saisi olla liian korkea, sillä muutoin autoilijat pysäköivät parkkipaikka-alueen ulkopuolelle ilmaisille kadunvarsipaikoille, mikä puolestaan vähentää alueen viihtyisyyttä. Kumpulan kiinteistössä lämpöpistokkeelliset autopaikat tullaan vuokraamaan työntekijöille aina vuodeksi kerrallaan. Pysäköintikäytäntöä tulee vielä pohtia uudelleen ensimmäisen käyttövuoden kokemusten ja palautteen perusteella. Pysäköintipaikkojen muuttamisessa maksulliseksi on etunsa ja haittansa.

Suunnitellun kaltainen pysäköintijärjestelmä saattaisi johtaa myös ympäristön kannalta ei-toivottuun lopputulokseen. Työntekijä, joka on maksanut vuosimaksun, saattaa kokea maksavansa tyhjästä, jos hän jonakin päivänä ei käytä pysäköintipaikkaa. Näin ollen hän voi valita kulkuneuvokseen oman auton myös tilanteessa, jossa tarjolla olisi muitakin vaihtoehtoja. Pysäköintipaikkojen henkilökohtainen lunastaminen voi johtaa myös parkkipaikkojen tehostamiseen käyttöön.

Kukaan henkilöstökyselyyn osallistuneista työntekijöistä ei kulkenut tai ajatellut kulkevansa vastaisuudessaakaan pääsääntöisesti kimppekyydillä perheen ulkopuolisen kanssa (kuva 23). Työntekijät kuitenkin myöntävät kimppekyydin olevan mahdollinen kulkutapa (kuva 19). Työnantajan tulisi näin ollen kannustaa työntekijöitään kulkemaan työmatkansa kimppekyydeillä yksinautoilun sijaan. Helpoin ja yksinkertaisin tapa kimppekyytien järjestämiseksi olisi Intranet-sivuille perustettava kimppekyytipörssi, jossa kimppekyytiä tarjoavat ja tarvitsevat voisivat kohdata.

Henkilöstön tyytyväisyys

Henkilöstön mielipidettä liikkumisen ohjauksen keinoja kohtaan tulisi tiedustella aktiivisesti. Mielipiteitä voidaan kerätä esimerkiksi Intranetissä olevan palautelomakkeen tai vuosittain järjestettävän henkilöstökyselyn yhteydessä. Tieto palautteen vastaanottamisesta tulisi välittää niin palautteen antajalle kuin yrityksen henkilöstöllekin.

Toimenpiteiden oikean kohdentumisen ja hyvän työilmapiirin vuoksi olisi tärkeää, että järjestettäisiin myös avoimia tilaisuuksia, joissa työntekijät voisivat lyhyiden alustusten jälkeen keskustella mieltään polttavista kysymyksistä. Tämänkaltaiset tilaisuudet takaisivat myös riittävän tiedonvaihdon työntekijöiden ja johdon välillä. Tilaisuuksien tarkoituksena

olisi saada kehittämisideoita liikkumisen ohjaukseen, mutta myös selvittää lähemmin henkilöstön kulkutapavalintojen takana olevia päätöksiä.

Edellä esitettyjen liikkumisen ohjaustoimenpiteiden toteutumista tulisi seurata jatkuvasti etukäteen tehdyn aikataulun ja säännöllisin väliajoin pidettävien kokousten avulla. Palautteet ja parantamistoimenpiteet tulisi kirjata ylös ja toimintatapoja muuttaa niiden mukaan.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Työnantajien oikeus puuttua työntekijöidensä työmatkoillansa käyttämiin kulkutapavalintoihin on kaksijakoinen. Toisaalta työmatka voidaan katsoa työntekijän omaksi ajaksi, johon työnantajalla ei ole oikeutta puuttua. Toisaalta työnantaja puuttuu jo nykyisinkin useilla toimenpiteillään työntekijöidensä työmatkaan. Lähes kaikki tämän tutkimuksen haastateltavat hyväksyivät työnantajan oikeuden ohjata työntekijöittensä työmatkaliikkumista, kunhan se kohdistuu myönteisiin keinoihin.

Liikkumisen ohjauksen yleisperiaatteena on, että työnantaja tarjoaa erilaisia keinoja ja houkuttimia, joiden kautta ihmiset kokisivat saavansa enemmän vaihtoehtoja työmatkaliikkumiseensa ja tätä kautta vaihtaisivat nykyisen kulkutapansa enemmän kestävästä kehitystä suosivaksi. Lopullinen päätös kulkutavasta säilyy työntekijällä itsellään. Jo pelkillä pehmeillä keinoilla, kuten aktiivisella tiedottamisella, on mahdollista saada muutosta aikaiseksi. Työmatkaliikkumisen tehokkaaksi vaikuttamiseksi tarvitaan kuitenkin usein sekä pehmeitä että kovia keinoja rinnakkain.

Ilmatieteen laitokselle ja Merentutkimuslaitokselle tehdyn kulkutapakyselyn mukaan enemmistö (66 %) työntekijöistä hyväksyy, että laitosten johto ottaisi henkilöstön työmatkaliikkumisen ohjauksen osaksi laitosten ympäristöstrategiaa. Liikkumisen ohjauksen käsite oli kuitenkin monille uusia asia, ja työntekijöiden myönteisyys työmatkaliikkumisen ohjaukseen kohtaan lisääntyi vielä tästäkin teemahaastatteluiden myötä. Liikkumisen ohjaus on helposti hyväksyttävissä oleva konsepti, sillä siinä pyritään kestävästä kehityksestä mukaisiin ratkaisuihin, joista niin työntekijät, työnantajat kuin yhteiskuntakin hyötyvät. Toiminnan käynnistämisen heikkoutena on, että toimenpiteiden vaikutukset ja hyödyt ovat usein välillisiä ja vaikeasti todettavissa.

Työmatkaliikkumisen ohjauksen edistämiseksi liikkumisen ohjaus tulisi hyväksyä valtakunnallisella tasolla. Liikkumisen ohjaus lähtee liikkeelle aivan yhdyskuntarakenteen perusasioista. Ohjeiden ja säännösten avulla tulisi pyrkiä siihen, että liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja uusien asuinalueiden kaavoitusvaiheessa otetaan huomioon kattavat kevyen liikenteen väylät ja hyvät julkisen liikenteen yhteydet. Näin liikkumisen ohjauksen edistämistyön alkuvaiheessa kiireellisintä ja tärkeintä olisi muodostaa ohjaavat linjat ja strategia valtiolle ja kunnille. Liikkumisen ohjaus yleisellä tasolla voidaankin nähdä pääasiassa liikennepoliittisena asiana, joka liittyy juuri liikennestrategioihin.

Edistämistyön alkuvaiheessa liikenne- ja viestintäministeriöllä on merkittävä rooli asian eteenpäin viemisessä ja liikkumisen ohjauksen periaatteiden luomisessa esimerkiksi osana liikennejärjestelmäsuunnittelua ja kaavoitusta. Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa lainsäädännöllä ja rahoituksella eri liikennealan toimijoita sekä edistää myös kansainvälisen liikennepoliittikan toteutumista Suomessa. Suurin osa liikennepoliittikan päätöksistä syntyy kuitenkin kuntien tasolla. Liikkumisen ohjauksen periaatteet tulisikin tämän vuoksi viedä myös osaksi kuntien suunnitteluperiaatteita. Liikkumisen ohjaus tulisi sisällyttää useisiin jo olemassa oleviin organisaatioihin, kuten esimerkiksi liikenne- ja viestintäministeriöön, Tiehallintoon ja kuntiin asian laajamittaiseksi ymmärtämiseksi ja huomioonottamiseksi uusia suunnitelmia tehtäessä. Liikkumisen ohjausverkostolla tulisi olla yhteyshenkilönsä kaikissa merkittävissä organisaatioissa, joita asia koskee. Organisaatioiden vastuut tulisi selkeästi

määritellä, jotta jokaisella osapuolella olisi oma selkeä tehtävänsä, jota ei voi jättää toteuttamatta tai sysätä toiselle. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Työmatkaliikkumisen ohjauskäsitteen ollessa vielä useimmille tuntematon olisi tärkeintä tuoda käsitettä yleisesti tunnetuksi esimerkkien ja pilottiprojektien kautta. Pilottiprojektien kautta saataisiin kerätyksi arvokasta tietoa prosessin etenemisestä ja saaduista konkreettisista hyödyistä. Pilottiprojekteista saaduista kokemuksista tulisi luoda myös valmiita malleja liikkumisen ohjauksen edistämiseksi työpaikoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö voisi laatia yleisen oppaan työmatkasuunnitelmien laatimisesta vaihe vaiheelta. Tämänkaltaisen oppaan olemassaolo saattaisi madaltaa kynnystä suunnitelmien tekemiseen työpaikoilla. Työmatkasuunnitelman laatimisoppaan lisäksi kaikki jo aikaisemmin Suomessa tehdyissä liikkumisen ohjaukseen liittyvissä raporteissa esitetyt toimenpiteet ja niiden havaitut vaikutukset voitaisiin koota selkeäksi kokonaisuudeksi. Myös Tiehallinnon tulisi omia suunnitteluohjeita päivittäessään lisätä niihin menettelyt kestävien liikennemuotojen olosuhteiden tarkastelusta ja toteutuksesta.

9 YHTEENVETO

Työmatkaliikkumisen ohjauksella tarkoitetaan työnantajan keinoja vaikuttaa työntekijöidensä liikkumistottumuksiin siten, että he suosisivat työmatkoillansa kestäviä liikennemuotoja, kuten joukkoliikennettä, pyöräilyä tai kävelyä. Työnantajan ohjauskeinot ovat ns. pehmeitä keinoja, jotka eivät pääsääntöisesti ole kenenkään toimia rajoittavia tai estäviä. Liikkumisen ohjauksen keinona voidaan mainita esimerkiksi työsuhdematkalippu, jonka verotusarvon alentamisesta 25 prosentilla hallitus teki päätöksen elokuussa 2005.

Työmatkaliikkumisen ohjauksen edistämisessä on tärkeintä saada yritykset tuntemaan vastuunsa liikenteestä ja sen aiheuttamista ongelmista. Ajoneuvoliikenteen aiheuttamat haitat ovat iso osa monen toimistovaltaisen työpaikan aiheuttamaa ympäristökuormitusta (Helsingin kaupunki 2005b). Työpaikoilla on myös hyvät mahdollisuudet vaikuttaa aktiivisesti henkilöstön työmatkoihin ja liikkumiseen työpäivän aikana. Työnantajat tulisikin velvoittaa kiinnittämään huomiota työntekijöidensä työmatkaliikkumiseen. Päätös kulkutavan valinnasta on kuitenkin työntekijän oman ratkaisun varassa. Yhteiskunnan rooli liikkumisen ohjauksessa on pääsääntöisesti ohjauksen tukija ja velvoittaja (kuva 25).

TYÖMATKALIKKUMISEN OHJAUS

Kysyntälähtöinen liikenteen ohjaustapa, jossa työnantaja ja yhteiskunta pyrkivät erilaisten ohjauskeinojen avulla vaikuttamaan työntekijöidensä liikkumistottumuksiin siten, että he suosisivat työmatkoillansa kestäviä liikennemuotoja, kuten joukkoliikennettä, pyöräilyä tai kävelyä.

YHTEISKUNTA

- **Vastuu / tehtävä:** ohjauksen tukija ja velvoittaja
- **Tavoite:** liikkumisen ohjauksen periaatteiden tekeminen laajalti tunnetuksi ja hyväksytyksi, toimenpiteiden toteuttaminen omassa toiminnassa, työnantajien aktivoiminen, kestävä kehityksen mukaisten kulkutapojen osuuksien kasvattaminen
- **Keinot:** lainsäädäntö, säädökset, verotus, kaavoitus, sektorirajat ylittävä yhteistyö
- **Hyödyt:** energiatehokas liikkuminen, liikenteen aiheuttamat haitat pienenevät, kansanterveys kohenee
- **Kustannukset:** ohjeiden ja strategian laatiminen sekä työnantajien tukeminen vaatii taloudellista panostusta, pitkällä aikavälillä hyötyjen ilmetessä kokonaistaloudellisesti kannattavaa

TYÖNANTAJA

- **Vastuu / tehtävä:** liikkujan ohjaus
- **Tavoite:** vaikuttaa työpaikan liikennekulttuuriin ja työntekijöiden liikkumistottumuksiin kestäviä kulkutapoja suosivasti, ottaa vastuu aiheuttamastaan liikenteestä ja sen haitoista, työntekijöiden tasavertainen kohtelu
- **Keinot:** työmatkasuunnitelma, aktiivinen tiedotus, yksittäiset keinot työpaikka-kohtaisia
- **Hyödyt:** työntekijöiden työviire, tyytyväisyys ja viihtyisyys paranevat, sairaspotilaat vähenevät, työnantaja korostuu ympäristövastuullisena toimijana
- **Kustannukset:** kustannukset usein marginaalisia, kulut katetaan pitkällä aikavälillä ohjauksesta saatavan hyödyn kautta

TYÖNTEKIJÄ

- **Vastuu / tehtävä:** suosia kestävä kehityksen mukaisia kulkutapoja työmatkoilla
- **Tavoite:** kukin liikkuja pohtii omaa liikkumistaan ja pyrkii suosimaan työmatkoillansa mahdollisimman kestäviä liikennemuotoja
- **Keinot:** olla avoin eri kulkutapavaihtoehdoille, olla keuhkonhaluinen, tulee ottaa omien etujen lisäksi huomioon yhteiskunnan etu
- **Hyödyt:** kulkutapavaihtoehdot lisääntyvät, taloudellista säästöä, työilmapiiri ja viihtyisyys paranevat, kunto kohenee
- **Kustannukset:** yleisesti liikkumisen kustannukset pienenevät
- **Muuta:** päätös kulkutavan valinnasta itsellään

Kuva 25. Työmatkaliikkumisen ohjauksen osapuolten roolit

Liikkumisen ohjausta tulee aina käsitellä osana koko liikennejärjestelmää, sillä liikennejärjestelmän monipuolinen ja tasa-arvoinen kehittäminen on kaikkien yhteinen intressi. Eri osapuolten tulisi tehdä yhteistyötä ja käyttää hyväksi toisten jo tekemää työtä.

Liikkumisen ohjaus –konsepti tulisi sisällyttää useisiin jo olemassa oleviin organisaatioihin asian laajamittaiseksi ymmärtämiseksi ja huomioonottamiseksi uusia suunnitelmia tehtäessä. Liikkumisen ohjausverkostolla tulisi olla yhteyshenkilönsä kaikissa merkittävissä organisaatioissa, joita asia koskettaa. (Asiantuntijahaastattelut 2005.)

Työmatkaliikkumisen ohjauksen käsitettä tulisi tehdä yleisesti tunnetuksi esimerkkien ja pilottiprojektien kautta. Erilaisten työmatkaliikkumisen ohjaukseen liittyvien projektien kautta saadaan kerättyä arvokasta tietoa prosessin etenemisestä ja liikkumisen ohjauksesta saaduista konkreettisista hyödyistä. Jo tehtyjen tutkimusten ja niiden kautta saatujen kokemusten avulla voidaan houkutella uusia työpaikkoja kokeilemaan työmatkaliikkumisen ohjausta omassa organisaatiossaan.

Tässä työssä työmatkaliikkumisen käsitteeseen ja mahdollisuuksiin tutustuttiin kotimaisten ja ulkomaalaisten aihepiiriin liittyvien julkaisujen ja artikkeleiden avulla. Lisäksi aiheeseen pyrittiin tuomaan tuoretta näkökulmaa kesäkuussa 2005 tehtyjen asiantuntijahaastatteluiden avulla. Yleisen työmatkaliikkumisen ohjauksen käsittelyn lisäksi tutkimuksessa tarkasteltiin työmatkaliikkumisen ohjauksen käytännön toteutusmahdollisuuksia kahdella kohdetyöpaikalla.

Tutkimuksen kohdetyöpaikoiksi valittiin kaksi liikenne- ja viestintäministeriön alaista tutkimuslaitosta, Ilmatieteen laitos ja Merentutkimuslaitos. Laitosten nykyiset työpisteet sijaitsevat liikenteellisesti keskeisillä paikoilla Helsingissä. Molemmat laitokset muuttavat syyskuussa 2005 Kumpulaan uusiin, yhteisiin toimitiloihin. Työpaikan muuton yhteydessä jokainen työntekijä joutuu pohtimaan ja kyseenalaistamaan omia kulkutapojaan työmatkoilla. Työpaikan muuton yhteydessä laitosten työntekijöitä on pyritty informoimaan eri kulkutapavaihtoehdoista sekä vaikuttamaan heidän kulkutapatottumuksiinsa joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä suosivasti.

Ilmatieteen laitoksen ja Merentutkimuslaitoksen henkilöstölle tehtiin keväällä 2005 kulkutapakysely lähtötietojen kokoamiseksi. Henkilöstökyselyn jälkeen laitosten henkilöstön keskuudessa järjestettiin yhteensä neljä ryhmäkeskustelutilaisuutta. Lisäksi tutkimuksen yhteydessä arvioitiin nykyiset kiinteistöt ja tuleva yhteinen toimitila työmatkaliikenteen näkökulmasta. Tutkimuksen tuloksena Ilmatieteen laitokselle ja Merentutkimuslaitokselle laadittiin alustavat työmatkasuunnitelmat.

Ilmatieteen laitoksessa ja Merentutkimuslaitoksessa tehdyssä henkilöstökyselyssä vastaajilta tiedusteltiin, kokevatko työntekijät tärkeäksi sen, että johto ottaa henkilöstön työmatkaliikkumisen ohjauksen osaksi laitosten ympäristöstrategiaa. Tähän kysymykseen 66 % vastasi myöntävästi. Asia oli kuitenkin monille henkilöille uusi, joten he eivät varmastikaan täysin olleet vielä tietoisia mitä liikkumisen ohjauksen käsite oikeastaan pitää sisällään. Teemahaastattelutilaisuuksissa liikkumisen ohjauksen käsitteen laajempi ja tarkempi sisältö selvisi haastateltaville. Tilaisuuksien jälkeen olikin havaittavissa, että osa henkilöistä, jotka olivat vastanneet liikkumisen ohjauksen sisällyttämisestä laitoksen strategiaan – kysymykseen kieltävästi, suhtautuivatkin asiaan myönteisesti.

Tutkimuksen yhteydessä ilmeni, että työntekijät hyväksyivät työnantajan oikeuden ohjata työntekijöittensä työmatkaliikkumista, kunhan se kohdistuu myönteisiin liikkumisen

ohjauskeinoihin. Keinoista eniten kannatusta sai työsuhdematkalippu. Seuraavaksi eniten kannatettiin hyviä suihku- ja vaatteiden vaihtotiloja.

Tutkimuksen yhteydessä on ollut mahdollisuus havaita, että niin päättäjät, työnantajat kuin työntekijätkin suhtautuvat työmatkaliikkumisen ohjaukseen positiivisesti, kunhan ensin määritellään yhteiset pelisäännöt ohjauksen keinojen ja periaatteiden osalta. Myös ohjauksen vastuukysymys tulisi ratkaista pikaisesti. Vuoden 2004 kevyen liikenteen haastattelututkimuksessakin on todettu, että *”kestäviin kulkumuotoihin panostamisella on ainakin teoreettinen kannatus niin asenteellisesti kuin rahoituksellisestikin”* (YTV 2005b). Kestävien kulkutapojen ja liikkumisen ohjaukselle on jo motivaatiota, nyt pitäisi vain siirtää tuo tahto sanoista tekoihin.

LÄHDELUETTELO

ASiantuntijahaastattelut

Jalasto P. (2005). Liikenneneuvos Petri Jalaston haastattelu 21.6.2005. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki.

Mikkonen N. (2005). Koordinaattori Nella Mikkosen haastattelu 14.6.2005. Pyöräilykuntien verkosto ry. Helsinki.

Myllylä M. (2005). Konsultti Mauri Myllylän haastattelu 7.6.2005. Tieliikelaitos. Helsinki.

Lainsäädäntö

Henkilöliikennelaki (343/1991)

Maankäyttö- ja rakennuslaki ja asetus (132/1999, 895/1999)

Työterveyshuoltolaki (1383/2001) ja sen päivitykset

Työturvallisuuslaki (738/2002) ja sen päivitykset

Kirjallisuuslähteet

Autoalan tiedotuskeskus (2005). *Autoalan faktat 2005*. Key Statistics of automotive Sector in Finland. Helsinki. 24 s.

Autoliitto (2004). *Autoilun kustannukset vuonna 2004*. (online 9.5.2005) www.autoliitto.fi

City Car Club (2005). *City Car Club*. (online 25.4.2005) <http://www.citycarclub.fi/>

EPOMM (2005a). *The European Platform on Mobility Management, your mobility management partner in Europe*. EPOMM brochure. (online 21.7.2005) http://www.epomm.org/docs/EPOMM_brochure.doc

EPOMM (2005b). *The European Platform on Mobility Management*. (online 21.7.2005) www.epomm.org

Eskola J., Suoranta J. (1998). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Tampere. 268s.

Hassi S. (2005). *Pyörä, läski ja terveysterrori*. Artikkelit lehdessä Pyöräilyuutiset huhtikuu 2005. Pyöräilykuntien verkosto, Helsinki. 1s.

Helminen V., Ristimäki M., Oinonen K. (2003). *Etätyö ja työmatkat Suomessa*. Tutkimus on osa ympäristöklusterin KESTY-ohjelmaa. Suomen ympäristö, ympäristöministeriön julkaisuja

611. Julkaisu on tehty ympäristöministeriön ja Suomen ympäristökeskuksen yhteistyönä. 85 s.

Helsingin kaupunki (2005a). *Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2004*. Helsinki suunnittelee 2005:2. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto. 5 s.

Helsingin kaupunki (2005b). *Helsingin työmatkaliikkumisen ohjaushanke (LIKKIS!)*. ”Luovasti työmatkalle – työmatkaliikkumisen mahdollisuudet” –seminaari 21.4.2005 ja ”Luovasti työmatkalle – liikkumisen ohjauksen ideat suunnitelmaksi ja käytäntöön” –seminaari 20.6.2005. Helsingin kaupungin ympäristökeskus ja Helsingin Energia, Helsinki.

Helsingin kaupunki (2005c). *Helsingin ekologisen kestävyys ohjelma, ympäristönsuojelun painopisteet vuosille 2005-2008*. Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 1/2005. Helsingin kaupungin ympäristökeskus, Helsinki. 81+20s.

Helsingin kaupunki (2005d). *Liikkumispalvelut Jätkäsaarella – liikkumisen ohjauksen keinot ja edellytykset kaavoituksessa*. Asiantuntijaseminaari 29.4.2005 ympäristöministeriön Kuukkelisalissa, Kasarmikatu 25, Helsinki. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupunki (2005e). *Suunnittelun yhteiset lähtökohdat vuosiksi 2005-2006*. Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskus. (online 15.7.2005.)

http://www.hel2.fi/taske/julkaisut/suunnittelu2005-2006/suunn05_f.html

Helsingin Sanomat (2005). *Työsuhdematkaliput tulevat käyttöön ensi vuoden alussa*. Artikkelit Helsingin Sanomissa 25.8.2005.

Hirsjärvi S., Hurme H. (1980). *Teemahaastattelu*. Gaudeamus. Helsinki. 144s.

Ilmatieteen laitos (2005). *Vuosikertomus 2004*. Ilmatieteen laitos, Helsinki. 40 s.

JAPA ry (2005). JAPA ry:n kotisivut. (online 28.4.2005) <http://www.jyvaskyla.fi/japa/>

Kalenoja H. (2002). *Yksilön vaikutusmahdollisuudet liikkumisen CO₂-päästöjen ja energiankulutuksen vähentämisessä*. MOBILE2-vuosiraportti 2001. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos. 14 s.

Kalenoja H., Mäntynen J., Kallberg H., Jokipii T., Korpela K., Kulmala M. (2002). *Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämismahdollisuudet Suomessa*. Tampereen teknillinen korkeakoulu, liikenne- ja kuljetustekniikan tutkimuksia 48. Tampere. 105 s.

Kaskinen H. (2005). *Kehon vain luullaan kertovan työtehosta*. Artikkelit lehdessä Sosiaalivakuutus, Kela 4/2005. Artikkelissa haastateltu Helsingin yliopiston kansanterveystieteen vt. professori Sirpa Sarlio-Lähteenkorvaa. 34-35 s.

Kauppa- ja teollisuusministeriö (2001). *Kansallinen ilmastostrategia*. KTM julkaisuja 2/2001. 63 s.

Kiiskilä K., Koskinen L., Vähä-Rahka M. (2002). *Liikkumisen ohjaus ja sen soveltamismahdollisuudet Tampereen seudulla*. Tampereen teknillinen korkeakoulu,

Liikenne- ja kuljetustekniikka. Tutkimuksia 46. Tampere. 103+2 s.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2001). *Kävely osaksi liikennepolitiikkaa – ehdotus kävelypoliittiseksi ohjelmaksi*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2001. 60 s.

Liikenne- ja viestintäministeriö (2005). *Budjettiesitys vie eteenpäin ministerityöryhmän esitystä*. Liikenne- ja viestintäministeriön virallinen tiedote 26.8.2005.

Maat K., Louw E. (1999). *Mind the Gap: Pitfalls of Travel Reduction Measures*. Built Environment. Vol. 25, No.2. s. 151-161.

Marshall S. (1999). *Restraining mobility while maintaining accessibility: an impression of the city of sustainable growth*. Built Environment 25. 168-179 s.

Merentutkimuslaitos (2004). *Henkilöstökertomus 2003*. Merentutkimuslaitos, henkilöstöhallinto, Helsinki. 13 s.

Merentutkimuslaitos (2005). *Vuosikertomus 2004*. Merentutkimuslaitos, Helsinki. 36s.

MOMENTUM (1999). *Final summary report*. Mobility Management for the Urban Environment. NEA. 13 s. <http://www.cordis.lu/transport/src/momentum.htm>

MOSAIC (1999). *Final summary report*. MObility Strategy Applications In the Community. ISB-RWTH Aachen, Institut für Stadtbauwesen, Germany. (online 16.3.2005) 14 s. <http://www.cordis.lu/transport/src/mosaicrep.htm>

MOST (2003). *MOST Final Report, D9*. Mobility Management Strategies for the next decades. FGM-AMOR – Forschungsgesellschaft Mibilität, Austrian Mobility Research. 250 s.

Motiva Oy (2003). *Taloudellisen ajamisen opas*. EcoDriving Center Oy. 32s.

The Nordic Council of Ministers (2005). *Mobility Management in the Nordic Countries*. TemaNord 2005:539. 87s.

Pastinen V. (1999). *Henkilöliikennetutkimus 1998-1999*. Liikenneministeriön julkaisuja 43/99. 128s.

Pyöräilykuntien verkosto ry (2005). *Pyöräilykuntien verkosto ry*. (online 10.6.2005) <http://www.pyorailyutiset.net/>

Pöllänen M., Lind S., Kalenoja H., Mäkelä T. (2003) *Työ- ja työasiointimatkojen turvallisuus- ja ympäristöriskien hallinta yrityksissä ja organisaatioissa*. Tampereen teknillinen yliopisto, liikenne- ja kuljetustekniikan laitos, tutkimusraportti 50. Tampereen teknillinen yliopiston, Tampere. 99+108s.

Salminen S., Lähdeniemi E. (2002). *Työaikaisen liikenteen yleisyys ja riskit*. Työ ja ihminen, 1/2002, s. 72 – 82.

Silfverberg L. (2005). *Keinoja motivoida ihmisiä kestäviin kulkutapoihin*. Liikkumispalvelut Helsingin Jätkäsaarella –asiantuntijaseminaari 29.4.2005, tilaisuuden avaus ja tervetulosanat.

Sisäasiainministeriö (2005). *Lääninhallitusten keskeiset arviot peruspalvelujen tilasta 2004*. Lääninhallitusten suorittama toimialansa peruspalvelujen arviointi. Valtakunnallinen peruspalvelujen arviointiraportti 2004. Sisäasiainministeriön julkaisuja 19/2005. 240 s.

Stenvall M. (2005). Sähköpostikeskustelu 9.8.2005.

Suomen luonnonsuojeluliitto (2001). *Työmatkaliikkujan työkalupakki*, kalvosarja työmatkaliikkunnan eduista. Suomen luonnonsuojeluliitto. 20+24 s.

TASE 2025 suunnitteluryhmä (2005). *TASE 2025, Tampereen seudun liikenne. Osaraportti 1: Liikennejärjestelmän tila, kehittämisen ilmapiiri ja kaupunkiseudun strategiset lähtökohdat 2004*. Tampere. 48 s.

Tiehallinto (2003). *Tieliikenne-ennuste 2002-2030*. Vuoden 1998 ennusteen tarkistaminen. Tiehallinnon julkaisu. Helsinki. 21 s.

Tielaitos (1995). *Liikenne- ja autokantaennuste 1995-2020*. Tienpidon strateginen projekti S2. Tielaitos, Helsinki. 189 s.

Tilastokeskus (2005). *Moottoriajoneuvokanta*. Päiväys: 15.2.2005. (online 12.4.2005) <http://www.stat.fi/til/mkan/index.html>

VALT (2004). *Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2003*. Liikennevakuutuskeskus, vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta (VALT). Vantaa. 104 s.

VALT (2005a). *VALT –ennakkoraportti 2004, tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet*. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta (VALT). 26.1.2005. (online 23.6.2005) http://www.vakes.fi/lvk/LVK_PDF/Raportit/ennakko2004k.pdf

VALT (2005b). *VALT –ennakkoraportti tammi–kesäkuu 2005, tutkijalautakuntien tutkimat onnettomuudet*. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta (VALT). 13.7.2005. (online 21.7.2005) http://www.vakes.fi/lvk/LVK_PDF/Raportit/VALTennakkoraportti2005tammikesakuu.pdf

Vilkuna J. (2005). *Tietoa Helsingin työmatkaliikkumisen ohjaushankeesta (LIKKIS!)*. Sähköposti 13.9.2005.

Virrankoski L. ja Vähä-Rahka M. (1999). *LIKETTÄ TYÖMATKAAN !*. LYYLI-tutkimusohjelma, Liikenneministeriö. LYYLI-raporttisarja 12. Helsinki. 68+ 15s.

Vuori, I. (2000). *Fyysinen passiivisuus ja terveysliikunta – ongelma ja ratkaisumahdollisuus*. Suomen Lääkärilehti, numero 34/2000, vuosikerta 55. s. 3327-3331.

Vuorinen T. (2005). *Ilmatieteen laitoksen työntekijämäärät*. Sähköposti 23.5.52005.

Vägverket (2002). *Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen - ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet*. Publikation 2002:72. 28 s.

Vähä-Rahka M., Virrankoski L. (2002). *Uutta liikkumiskulttuuria suomalaisille työpaikoille – työmatkaliikenteen ohjausta Suomeen*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 22/2002. Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki. 66s.

Webropol Oy (2005). *Webropol Realtime Analyzer*, Internetpohjainen kyselysovellus. (online 15.3.2005) www.webropol.com

Ympäristöministeriö (2002). *Ympäristöhallinnon meluntorjunnan yleiset linjaukset, ympäristöhallinnon meluverkko*. Ympäristöministeriön moniste 102. Ympäristöministeriö, Ympäristönsuojeluosasto, Helsinki. 49s.

YTV (2002). *Liikkumisen ohjaus –konsepti; Kansainvälisiä kokemuksia ja soveltaminen Suomeen*. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV, Tiehallinto. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2002:8. YTV. Helsinki. 41+8s.

YTV (2004). *Joukkoliikenteen tiedelinjan liikennöintisuunnitelma 2005, Viikki – Arabianranta – Kumpula – Pasila – Meilahti – Otaniemi – Pohjois-Tapiola*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B2004:17. 32 s.

YTV (2005a). *Helsingin seudun matkakortin hinnasto vuonna 2005*. (online 6.5.2005) <http://www.ytv.fi/matkakortti/mitamaksaa.html>

YTV (2005b). *Kevyen liikenteen haastattelututkimus 2004*. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 2005:6. 67 s.

YTV:n hallitus (2005). *Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan YTV:n hallituksen 26.1.2005 kokouksen pöytäkirja*.

Tutkimus työmatkaliikkumisesta

VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

1) Sukupuolesi?

☐ Mies ☐ Nainen

2) Ikäsi?

3) Kotiosoitteesi

Kadunnimi Postinumero Asuinpaikkakunta

4) Kuuluuko talouteenne alle 15 vuotiaita?

☐ Kyllä ☐ Ei

5) Mitkä seikat ovat aikanaan vaikuttaneet asuinpaikkasi valintaan?

	Vaikutti erittäin paljon	Vaikutti paljon	Vaikutti jonkin verran	Ei juurikaan vaikuttanut	Ei vaikuttanut lainkaan
Oman työpaikan sijainti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Puolison työpaikan sijainti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lapsien koulun / päivähoiton sijainti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sukulaisten ja ystävien sijainti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ennestään tuttu asuinalue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kaupat, palvelut ja harrastusmahdollisuudet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hyvät liikenneyhteydet autolla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hyvät liikenneyhteydet joukkoliikenteellä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alueen maine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alueen rauhallisuus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sopivuus lapsiperheelle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6) Onko taloudellanne henkilöauton käyttömahdollisuus?

- ☐ Omistamme (1 kpl)
- ☐ Omistamme (2 kpl tai useampi)
- ☐ Työsuhdeauto, käyttöetu
- ☐ Työsuhdeauto, vapaa autoetu
- ☐ Muu käyttömahdollisuus
- ☐ Taloudellamme ei ole auton käyttömahdollisuutta

7) Onko sinulla käyttökelpoinen polkupyörä?

1/2

- ☐ Kyllä ☐ Ei

8) Omistatko pääkaupunkiseudun joukkoliikennelipun eli matkakortin?

- ☐ Kyllä, lataan sinne pääasiallisesti kautta
☐ Kyllä, lataan sinne pääasiallisesti arvoa
☐ En omista

9) Onko sinulla mahdollisuus oman auton käyttöön työmatkalla?

- ☐ Aina
☐ Pääasiallisesti
☐ Tarpeen vaatiessa
☐ Harvoin
☐ Ei koskaan
☐ Minulla ei ole ajokorttia

10) Työtoimipaikkasi *

- ☐ Merentutkimuslaitos
☐ Ilmatieteen laitos, Säätalo
☐ Ilmatieteen laitos, Herttoniemi

11) Mihin henkilöstön toimintoryhmään kuulut?

- ☐ Johto
☐ Tutkijat
☐ Tutkimusta avustavat
☐ Tekninen henkilöstö
☐ Hallinto ja sis. palv.

12) Voitko työtehtävissäsi hyödyntää liukuvaa työaikaa?

- ☐ Kyllä, aamuisin
☐ Kyllä, iltapäivisin
☐ Kyllä, sekä aamu- että iltapäivisin
☐ En

13) Onko työtehtävissäsi mahdollista tehdä etätöitä

Etätöillä tarkoitetaan kokonaista kotona tehtävää työpäivää, jolloin ei synny erillistä matkaa kodista työpaikalle tai työasiakohteeseen. Etätöillä Ei siis tarkoiteta ylitöitä kotona tavanomaisen työpäivän jälkeen

- ☐ Ei ole mahdollista
☐ Ei ole nykyisin mahdollista, mutta toivoisin sen olevan
☐ Kyllä, mutta en tee etätöitä
☐ Kyllä. Teen etätöitä noin muutaman kerran vuodessa
☐ Kyllä. Teen etätöitä noin 1 kerran / kk
☐ Kyllä. Teen etätöitä noin 2-3 kertaa /kk

☐ Kyllä. Teen etätöitä noin 1 kerran / viikko

1/3

☐ Kyllä. Teen etätöitä useasti viikossa

14) Mitä sähköisiä neuvottelumenetelmiä olet käyttänyt töissäsi? (Voit valita usemman vaihtoehdon)

☐ Sähköposti

☐ Ryhmäpuhelu

☐ Videoneuvottelu

☐ Verkkokokous (NetMeeting)

☐ Muu, mikä?

NYKYISET TYÖMATKALIIKKUMISTOTTUMUKSET

15) Arvioi käyttämäsi työmatkan pituus? (yhteen suuntaan, km)

16) Kuinka paljon työmatkaasi kuluu aikaa (min) keskimäärin eri kulkutavoilla? Vaikka käyttäisit vain yhtä kulkutapaa, niin vastaa kaikkien kulkutapojen osalta.

Työmatkaan kuluva aika lasketaan yhteen suuntaan kotiovelta työpaikan ovelle sisältäen mm. joukkoliikenteen osalta kävelyt pysäkeille.

Kävelen

Pyörällä

Henkilöautolla

Joukkoliikenteellä

17) Kuinka helposti voisit tehdä päivittäisen työmatkasi eri kulkutavoilla?

	Oikein hyvin	Mahdollinen vaihtoehto	Vain, jos ei ole muuta vaihtoehtoa	Käytännössä mahdoton
Kävelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyörällä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenteellä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilöautolla, yksin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyydillä perheen jäsenen kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyydillä perheen ulkopuolisen kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18) Mikä on pääasiallinen kulkutapa työmatkoillasi eri vuodenaikoina? Valitse yksi vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten työmatkustamistasi ja jolla kuljet suurimman osan matkastasi.

	Kesäisin	Talvisin
Kävely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Henkilöauto yksin	1/4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyyti perheenjäsenen kanssa		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Käytän vaihtelevasti eri kulkutapoja		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu tapa		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19) Jos vastasit edellisen kohdan kysymykseen "Muu tapa", niin kirjoita tekstikenttään käyttämäsi kulkumuoto

20) Poikkeatko työmatkallasi päivittäin?

- ☐ Kyllä, lasten päivähoitopaikassa
- ☐ Kyllä, ruokakaupassa
- ☐ Kyllä, omassa harrastuksessani
- ☐ Kyllä, muualla
- ☐ Kyllä, mutta paikka vaihtelee
- ☐ En yleensä poikkea matkan varrella

MIKÄLI ET KÄYTÄ KESÄISIN ETKÄ TALVISIN TYÖMATKOILLASI HENKILÖAUTOA, VOIT SIIRTYÄ SUORAAN SEURAAVALLE LOMAKESIVULLE(kysymykseen numero 27).

21) Kuinka paljon seuraavat seikat vaikuttavat siihen, että käytät työmatkoillasi henkilöautoa?

	ei vaikutusta	kohtalainen vaikutus	suuri vaikutus
Työpäivän aikana on useita työasioita, joihin tarvitsen autoa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Saan kilometrikorvauksia työaikana tekemistäni matkoista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työni luonne (epäsäännölliset työajat, pitkät päivät tms.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lapset on vietävä autolla päiväkotiin, kouluun yms.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Käytän autoa asiointiin (ostokset yms.) työmatkan varrella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto on nopein kulkutapa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto on helpoin kulkutapa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ei ole sopivaa joukkoliikenneyhteyttä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matka on liian pitkä käveltäväksi tai pyöräiltäväksi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tottumus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22) Voit täydentää edellisen kysymyksen vastaustasi omin sanoin

23) Jos et kulkisi työmatkaasi henkilöautolla, niin mitä seuraavista kulkumuodoista käyttäisit KESÄLLÄ? (1=ensisijainen vaihtoehto, 2=toisisijainen vaihtoehto jne. Jos et missään tapauksessa voi käyttää kyseistä kulkumuotoa, niin valitse "mahdoton")

	1	2 _{1/5}	3	4	5	Mahdoton
Kävely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyyti (henkilöauto)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jokin muu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24) Jos et kulkisi työmatkaasi henkilöautolla, niin mitä seuraavista kulkumuodoista käyttäisit TALVELLA? (1=ensisijainen vaihtoehto, 2=toissijainen vaihtoehto jne. Jos et missään tapauksessa voi käyttää kyseistä kulkumuotoa, niin valitse "mahdoton")

	1	2	3	4	5	Mahdoton
Kävely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyyti (henkilöauto)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jokin muu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

25) Mikäli et kävele, pyöräile tai käytä joukkoliikennettä työmatkallasi, mitkä ovat keskeisimmät syyt niiden käyttämättömyyteen? Valitse korkeintaan KOLME keskeisintä syytä.

- ☐ Tarvitsen henkilöautoa työssäni
- ☐ Tarvitsen autoa, koska vien puolisoni töihin tai lapset kouluun/hoitoon
- ☐ Turvallinen kevyenliikenteen yhteys puuttuu
- ☐ Matka on liian pitkä
- ☐ Joukkoliikenteen käyttö on liian kallista
- ☐ Joukkoliikenne on liian hidas
- ☐ Kodin ja työpaikan välillä ei kulje vaihdotonta joukkoliikenneyhteyttä
- ☐ Sopivat joukkoliikenteen reitit puuttuvat
- ☐ Joukkoliikennereiteistä ja aikatauluista on vaikea saada tietoa
- ☐ Aikataulut eivät sovellu minulle
- ☐ Joukkoliikenne ei ole riittävän täsmällinen
- ☐ En halua, ajan mieluummin autoa
- ☐ Jokin muu syy, mikä?

26) Millä edellytyksillä voisit siirtyä joukkoliikenteen käyttäjäksi?

MUUTON VAIKUTUKSET TYÖMATKALIIKKUMISEEN

27) Oletko tutustunut Kumpulan alueeseen ja uuteen työmatkaasi jo etukäteen? (Voit valita useamman vaihtoehdon)

- ☐ En
- ☐ Kyllä, olen käynyt paikanpäällä

- ☐ Kyllä, olen tarkistanut paikan kartasta 1/6
- ☐ Kyllä, olen tutustunut linjatarjontaan YTV:n Reittioppaan avulla
- ☐ Kyllä, olen tutustunut alueen kevyen liikenteen verkostoon
- ☐ Alue on minulle entuudestaan tuttu
- ☐ En ole yrityksen palveluksessa enää syksyllä

28) Uskotko, että muuton yhteydessä kulkuyhteytesi... (Merkitse kaikki kohdat, joissa väittämä pitää paikkaansa)

	Lyhenee	Pitenee	Paranee	Huononee	Nopeutuu	Hidastuu
Kävelen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pyörällä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Joukkoliikenteellä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Henkilöautolla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kimppakyydillä	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

29) Mitä kulkumuotoa uskot käyttäväsi työmatkoillasi eniten eri vuodenaikoina työpaikkanne muutettua Kumpulaan. Valitse yksi vaihtoehto, joka kuvaa parhaiten työmatkustamistasi ja jolla kuljet suurimman osan matkastasi.

	Kesäisin	Talvisin
Kävely	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräily	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilöauto yksin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyyti perheenjäsenen kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyyti perheen ulkopuolisen kanssa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Muu tapa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

30) Vähentäisitkö oman auton käyttöä muuton yhteydessä, jos...

	Kyllä	En
Kevyen liikenteen olosuhteet paranisivat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Joukkoliikenneyhteydet työpaikalle olisivat nykyistä selvästi paremmat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pyöräpysäköintimahdollisuudet paranisivat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työpaikan sosiaalityöt paranisivat huomattavasti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autopaikkojen määrää rajoitettaisiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autopaikat olisivat maksullisia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkilöauton polttoaineiden hinnat nousisivat kaksinkertaisiksi nykyisestä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

31) Arvioi uuden käyttämäsi työmatkan pituus? (yhteen suuntaan, km)

32) Kuinka paljon arvioisit, että uuteen työmatkaasi kuluu keskimäärin aikaa (min) eri kulkutavoilla? Vaikka käyttäisitkin vain yhtä kulkutapaa, niin vastaa kaikkien kulkutapojen osalta.

Työmatkaan kuluva aika lasketaan yhteen suuntaan kotiovelta työpaikan ovelle sisältäen mm. joukkoliikenteen osalta kävelyt pysäkeille.

Kävelen

Pyörällä

Henkilöautolla

Joukkoliikenteellä

33) Harkitsetko muuttoa seuraavan kahden vuoden aikana?

- ☐ En
- ☐ Kyllä, työpaikan muuton vuoksi
- ☐ Kyllä, muista syistä
- ☐ Kyllä, muista syistä, mutta työpaikan muutto tulee vaikuttamaan asuinalueen valintaan

34) Koetteko toimipaikkanne muuton työmatkanne kannalta positiivisena vai negatiivisena asiana?

- ☐ Positiivisena
- ☐ Negatiivisena
- ☐ Ei merkittävää muutosta

35) Miltä työpaikan muutto tuntuu? Tähän voit vapaasti kommentoida työpaikan muuttoon liittyviä tuntemuksiasi.**TYÖNANTAJAN MAHDOLLISUUDET****36) Jos työnantajanne tarjoaisi seuraavia asioita, uskotteko käyttävänne niitä? ***

	Kyllä, uskon että käyttäisin	En itse käyttäisi, mutta kannatan	En käyttäisi, en kannata	Ei mielipidettä asiasta
Hyvät suihku- ja vaatteiden vaihtotilat *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Etätyömahdollisuus *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työsuhdejoukkoliikennelippu *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kimppakyytipörssi *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteiskäyttöauto työasointiin *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteiskäyttöauto henkilökohtaisiin tarpeisiin *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Polkupyörä työasointiin *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pitkät työmatkat osaksi työaikaa *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikenneturvallisuusvalistusluento *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EcoDriving-kurssi *	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

37) Minkä edellisessä kysymyksessä mainituista tekijöistä uskoisit eniten vaikuttavan omaan kulkutapakäyttäytymiseesi? *

38) Miten työnantaja voisi mielestäsi parhaiten yleisesti edistää työmatkojen kulkemista jalan, pyörällä, kimppekyydeillä tai joukkoliikenteellä? *

39) Onko sinusta tärkeää, että yritys ottaa henkilöstön työmatkaliikkumisen ohjauksen osaksi yrityksen strategiaa? *

- ☐ Kyllä
☐ Ei

40) Oletko halukas osallistumaan aiheesta toukokuussa järjestettävään teemahaastattelutilaisuuteen? *

Teemahaastattelu on luonteeltaan keskustelunomainen tilaisuus, jossa kysymysrunon avulla ohjataan vapaamuotoista keskustelua työmatkaliikkumista koskevan aiheen ympärillä. Teemahaastattelujen tarkoituksena on selvittää kyselytutkimusta syvemmin työmatkaliikkumisen valintoihin vaikuttavia syitä sekä nykyisten tapojen muuttamismahdollisuuksia ja -keinoja.

- ☐ Kyllä. Sähköpostiosoitteeni on:
☐ En

☐ Haluan lähettää vastaukset

Lähetä

LIITE 2. TEEMAHAASTATTELUIDEN TEEMAT

Asiantuntijahaastatteluiden teemat

- Onko työpaikalla oikeus puuttua ihmisten työmatkoihin? Onko työmatka henkilökohtaista aikaa?
- Kuinka ihmisten liikkumistottumuksiin voitaisiin parhaiten vaikuttaa?
- Uskotko, että liikkumisen ohjauksella voidaan vaikuttaa ihmisten liikkumistottumuksiin? Ovatko pakkokeinot tehokkaampia?
- Miten liikkumisen ohjauksen verkosto tulisi organisoida?
- Minkä organisaation vastuulle liikkumisen ohjauksen koordinointi tulisi sijoittaa?
- Miten yritykset saataisiin motivoitua liikkumisen ohjauksesta?
- Kenen vastuulla liikkumisen ohjauksen tulisi eri yrityksissä olla?
- Voidaanko yritykset velvoittaa laatimaan työmatkaliikenteen suunnitelma?
- Miten kaupungit tai kunnat voitaisiin velvoittaa huolehtimaan kevyen liikenteen verkostosta ja joukkoliikenteestä siten että ne palvelevat kattavasti myös työssäkäyviä?

Kohdetyöpaikkojen teemahaastattelutilaisuuksiin teemat

Osa A: Liikkumisen ohjaus yleisesti

- Onko työpaikalla mielestänne oikeus puuttua ihmisten työmatkoihin? Onko työmatka henkilökohtaista aikaa?
- Miten ja kuinka paljon ihmisten työmatkatottumuksiin voidaan vaikuttaa?
- Liikkumisen ohjaus vrt. pakkokeinot
- Kenen vastuulla liikkumisen ohjauksen tulisi olla?
- Mitkä ovat tärkeimmät hyödyt?

Osa B: Työpaikkakohtainen keskustelu

- Miten muutto tulee vaikuttamaan teidän liikkumistottumuksiin?
- Oletteko tunteneet saavanne muutosta tarpeeksi informaatiota?
- Voisiko työnantaja / yhteiskunta tehdä mielestäsi jotakin, jotta työmatkastasi tulisi sujuvampi tai mukavampi? Mitä?
- Miten työpaikallanne voitaisiin yleisesti tehdä liikkumisen ohjauksen edistämiseksi?
- Mitkä keinot olisivat tehokkaita?
- Kenen vastuulla liikkumisen ohjaus tulisi olla organisaatiossanne

LIITE 3. KIINTEISTÖJEN ARVIOINTILOMAKE

Työpaikka

Osoite: _____
 Työntekijöiden määrä: _____
 Arviointipäivä: _____
 Arvioinnin tekijä: _____

Työpaikan edustajan yhteystiedot

Nimi: _____
 Puh: _____
 e-mail: _____

Arvioinnissa käytetty asteikko: 1=huono ... 5=hyvä

1. Joukkoliikennepysäkit

	pysäkki 1	pysäkki 2	pysäkki 3	pysäkki 4	pysäkki 5
Etäisyys lähimmästä sisäänkäynnistä (m):					
Kulkuyhteys pysäkillä: kevyenliikenteen väylä (k), polku (p), piennar (p)					
Onko kulkuyhteys valaistu? (kyllä/ei)					
Kulkuyhteyden turvallisuus (asteikko 1-5):					
Katos (k), taivasalla (u), sisällä (s)					
Pysäkkialueen siisteys (asteikko 1-5):					
Pysäkkialueen viihtyisyys (asteikko 1-5):					
Pysäkillä kulkevat linjat:					
Vuoroväli ruuhka-aikaan (min):					
Arvio vuorojen riittävydestä (asteikko 1-5):					

Onko teillä toivomuksia tai ehdotuksia joukkoliikennedyhteyksien parantamiseksi?

2. Polkupyörien pysäköinti

	paikka 1	paikka 2	paikka 3	paikka 4	paikka 5
Etäisyys lähimmästä sisäänkäynnistä (m)					
Katos (k), taivasalla (u), sisällä (s)					
Kaariteline (k), runkolukitus (r), muu mikä?					
Pysäköintipaikan siisteys (asteikko 1-5)					
Pyöräpaikkojen lukumäärä (kpl)					
Pysäköintipaikan turvallisuus (asteikko 1-5)					

Onko kiinteistöstä varastettu pyöriä?

Arvio pyöräpaikkojen riittävydestä (asteikko 1-5):

Arvio pyöräpysäköintijärjestelyjen toimivuudesta

3. Työntekijöiden sosiaalitilat

Suihkutilat	paikka 1	paikka 2	paikka 3	paikka 4	paikka 5
Miehille (m), naisille (n), yhteiskäyttö (y)					
Suihkujen määrä					
Onko suihkutila lukittava (k/e)					
Siisteys (asteikko 1-5)					
Viihtyisyys (asteikko 1-5)					
Vaatekaappien lukumäärä (kpl)					
....., joista lukittavia (kpl)					
Vaatteiden kuivatusmahdollisuus, erill. kuivaushuone (kh), koneellinen kaappi (kk), muu kuivauskaappi (mk), naru, tanko, muu, mikä? Ei mitään					

Onko reitti suihkutiloista pyöräpysäköintipaikkoihin sujuva?

Onko reitti suihkutiloista työpisteisiin sujuva

Arvio suihkujen riittävydestä (asteikko 1-5):

_____ (m)

_____ (n)

Arvio suihkujen toimivuudesta (asteikko 1-5):

_____ (m)

_____ (n)

Vaatteiden säilytys / kuivatus

Onko varusteiden säilyttämiseen/kuivattamiseen tarkoitettuja tiloja muualla kuin suihkujen yhteydessä?

Missä? Millaisia?

	paikka 1	paikka 2	paikka 3	paikka 4
Arvio vaatesäilytysjärjestelyjen riittävydestä (1-5):				
Arvio vaatesäilytysjärjestelyjen toimivuudesta (1-5):				
Arvio vaatteiden kuivatusjärjestelyjen riittävydestä (1-5):				
Arvio vaatteiden kuivatusjärjestelyjen toimivuudesta (1-5):				

4. Autopaikat

	paikka 1	paikka 2	paikka 3	paikka 4	paikka 5
Työntekijöille varattujen autopaikkojen lkm:					
Etäisyys lähimmästä sisäänkäynnistä (m)					

Autopaikkojen hinta työntekijälle (€/kk/vko/vrk/vuosi):

Arvio autopaikkojen riittävydestä (1-5):

Arvio autopysäköintipaikkojen toimivuudesta (1-5):

Onko autopaikkojen jaossa priorisointiperiaate? Jos on, niin millainen?
